

ANUÁRIO
2023/2024

Empresas **Associadas** aos
Sindicatos têm **benefícios**
exclusivos.



CONSULTORIA
JURÍDICA



CONSULTORIA
TRIBUTÁRIA



FÓRUM FISCAL
SEFAZ



RNTRC COM
DESCONTO

É isso, e mais de **10 serviços** para você
desenvolver o seu negócio



Confira a lista completa
dos benefícios.

SEJA UM ASSOCIADO



ANUÁRIO 2023/2024





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.portalntc.org.br

DIRETORIA

1º de janeiro de 2020 a 31 de dezembro de 2023

PRESIDENTE: Francisco Pelucio

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

Conselho Fiscal

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

Vice-Presidentes Regionais

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

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

Dagnor Schneider
presidente da FETRANCESC
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

Sérgio Malucelli
Presidente da FETRANSPAR
p/ Estado do Paraná

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

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

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

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

Vice-Presidentes Extraordinários

Agronegócio: Hélio Camilo Marra
Assuntos dos jovens empresários:
André de Simone
Assuntos políticos: José Hélio Fernandes
Assuntos postais: Antonio Silvio Juliani
Assuntos trabalhistas: Roberto Mira Jr.
Assuntos tributários: Urubatan Helou
Relações internacionais: Danilo Guedes
Responsabilidade social: João Pierotto Neto
Segurança: Roberto Mira
Transporte da Amazônia: Hassan Murad
Transporte de cargas especiais:
Adalcir Ribeiro Lopes
Transporte de carga fracionada:
Marcelo Martins Patrus
Transporte de granéis e sólidos:
Marcelo Maranhão
Transporte de lotação: José Alberto Panzan
Transporte de produtos farmacêuticos:
Gylson Ribeiro
Transporte de produtos perigosos:
José Maria Gomes

**Instituto COMJOVEM de
Desenvolvimento Mercadológico:**
Luiz Gustavo Nery – coordenador

Anuário NTC&Logística

Edição Anual 2023-2024

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: Johnny Nastri, Giulia Gomes e Gilson Gomes

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.



NTC&LOGÍSTICA

HÁ 60 ANOS DE HISTÓRIA
LUTANDO POR

UM TRC + FORTE
PARA TODOS
ESSA É A NOSSA MISSÃO

60 ANOS DA NTC&LOGÍSTICA:

muito trabalho, dedicação e participação
para o desenvolvimento do setor

Neste ano em que celebramos os 60 anos da Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística (NTC&Logística), é inevitável não se envolver em uma profunda reflexão sobre nossa trajetória. Participar e trabalhar nesta entidade me proporcionou uma visão privilegiada sobre a evolução e as conquistas do setor ao longo dessas seis décadas. Hoje, com orgulho e responsabilidade, compartilho um pouco dessa história e de nosso compromisso incansável com o progresso e a inovação.

Desde a sua criação em 1963, a NTC&Logística tem estado na vanguarda da defesa dos interesses do setor de transporte de cargas e logística. Ao longo dos anos, a importância do trabalho político da entidade tornou-se evidente. Esta entidade desempenhou um papel fundamental na criação, reforma e aprovação de inúmeras leis que têm como objetivo otimizar e fortalecer a atuação de nossos associados e o setor de transporte de cargas como um todo.

Um dos exemplos mais marcantes foi a luta pela desoneração da folha de pagamento, conseguida com o advento da Lei nº 12.844, de 19.07.2013, para vigorar até dezembro de 2014 e de lá para cá mantida através de prorrogações, a última em dezembro de 2021 para vigorar até dezembro de 2023. Esta medida possibilitou um alívio significativo para as empresas do setor, garantindo que pudessem redirecionar recursos para investimentos estratégicos, capacitação de colaboradores e inovação tecnológica. Como resultado, vimos um setor mais robusto, ágil e adaptável às demandas crescentes de um

mundo globalizado.

Além disso, a aprovação da MP 1153/2022, que culminou na Lei 14.599/2023, foi outra conquista emblemática. Esta lei, voltada para os seguros de responsabilidade civil, significou a reconquista para o transportador do direito de contratar o próprio seguro, negociando diretamente com sua seguradora as coberturas do seu negócio e as condições a serem observadas na sua operação de transporte, incluídas a regras de gerenciamento de risco, o que trouxe mais segurança jurídica e confiança para o transportador, seus parceiros e clientes, fortalecendo ainda mais nosso segmento.

No cenário internacional a atuação da entidade se faz presente nas discussões do interesse do transportador nos órgãos oficiais que negociam as regras de transporte do Mercosul e de toda a América Latina. A batalha pela implementação do Convênio TIR, em parceria com a IRU, da qual a NTC é associada e única representante no Brasil, destina-se a proporcionar uma integração mais eficaz com os padrões e práticas de transporte internacional. O surgimento do Documento de Transporte eletrônico – o DT-e, ainda em fase de regulamentação, servirá para desburocratizar e agilizar os processos logísticos, beneficiando não só os transportadores, mas toda a cadeia produtiva e o consumidor final. A Logística Sem Papel, já em andamento, é uma outra bandeira da entidade, tema de grande importância para o nosso segmento e tende a revolucionar o transporte rodoviário de cargas, tornando-o mais eficiente,

transparente e sustentável. Com a eliminação de papel o transportador otimiza sua operação, reduz seus custos e melhora a experiência do cliente, além de contribuir para um meio ambiente com operação mais sustentável.

Estas conquistas, entre muitas outras, são testemunho da resiliência e dedicação de todos os que fazem parte desta associação. São 60 anos de trabalho árduo, mas, acima de tudo, 60 anos de paixão pelo que fazemos.

E, embora estejamos comemorando o passado, é importante frisar que a NTC&Logística não para. O presente e o futuro nos aguardam com novos desafios e oportunidades. Com o compromisso e a união que caracterizam o setor, não tenho dúvidas de que seguiremos trilhando um caminho de êxito, contribuindo para o progresso do Brasil e consolidando ainda mais a posição da entidade de referência no transporte de cargas e logística.

Neste anuário, incluímos informações importantes sobre o trabalho da NTC&Logística nos últimos anos da minha gestão que se encerra com essa edição, mas também ouvimos especialistas do mercado transportador, sindicatos e federações, associados, projetos, fornecedores, nossas assessorias internas, dentre outros, espero que sirva como base para os desafios futuros.

Boa leitura!

Francisco Pelucio
Presidente da NTC&Logística



ENTREVISTAS |||

FRANCISCO PELUCIO	14
EDUARDO REBUZZI	20
MÁRCIO DE LIMA LEITE	26
JOSÉ CARLOS SPRÍCIGO	42
RAFAEL VITALE	68
LÚCIA PELUCIO	76

NTC 60 ANOS ||| 128

ESPECIAL 60 ANOS
EX-PRESIDENTES |||

OSWALDO DIAS DE CASTRO	32
DOMINGOS DE OLIVEIRA FONSECA	46
GERALDO VIANNA	58
FLÁVIO BENATTI	89
JOSÉ HÉLIO FERNANDES	104
URUBATAN HELOU	122

EVENTOS ||| 140

COMJOVEM |||

Quatro anos de dedicação e crescimento na COMJOVEM: um olhar sobre nossa jornada ANDRÉ DE SIMONE	164
A revolução da inteligência artificial no transporte rodoviário de cargas FERNANDO HOMEM DE MELLO	166
Fontes renováveis e ESG: o caminho inovador das empresas da COMJOVEM Curitiba ALEXANDRE ALISKI	168

CNT ||| 48

ESG ||| 82

VEZ E VOZ ||| 54

COMUNICAÇÃO ||| 174

ARTIGO ESPECIAL ||| 98

DECOPE |||

Mercado de transporte rodoviário de cargas em 2022-2023 LAURO VALDIVIA E FERNANDO SEBASTIÃO DA SILVA	106
Possíveis impactos da ADI 5322 do STF LAURO VALDIVIA	111
Novo componente tarifário: taxa de seguros obrigatórios do TRC	192

JURÍDICO ||| 188 / 234

ASSESSORIA LEGISLATIVA ||| 94

ESPECIAL ||| 216

ARTIGOS ENTIDADES |||

ABTLP	25
FETCEMG	31
FETCESP	34
FETRANDESC	36
FETRANSLOG	37
FETRANSPAR	38
FETRANSUL	40
FUMTRAN	54
SETCEMG	56
SETCEPAR	67
SETCERGS	87
SETCESC	88
SETCESP	92
SETRAM	97
SINDICAMP	120
SINDICARGA	170
SINDIPESA	172
SINDIVAPA	184
SINTROPAR	214
SULCARJ	228
TRANSCARES	232

EMPRESAS
ASSOCIADAS ||| 200

CARTA DO EDITOR ||| 12

ECONOMIA ||| 176

SEGURANÇA ||| 198 / 212

RESPONSABILIDADE
SOCIAL ||| 196

INTERNACIONAL ||| 186

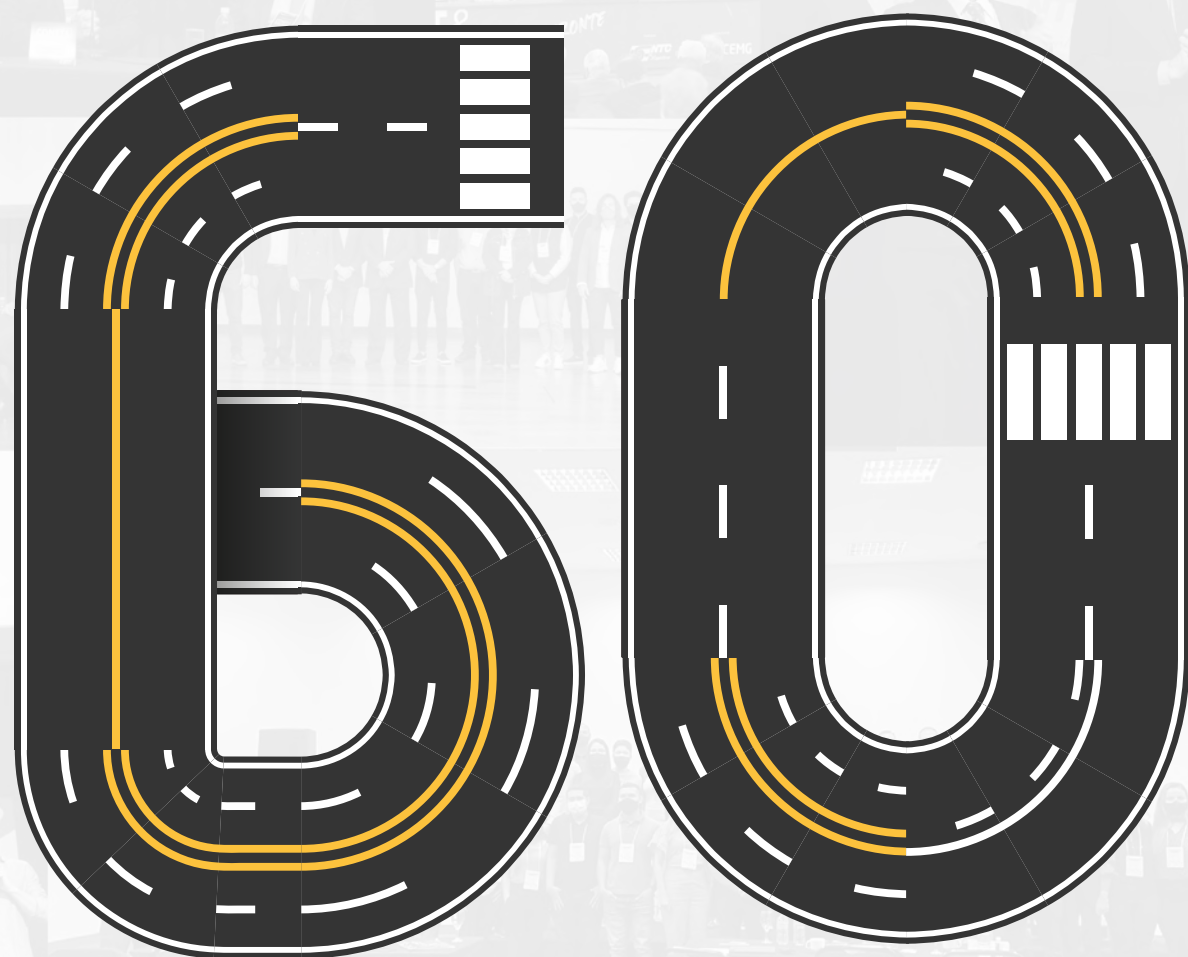
POSTAL ||| 194



FRANCISCO PELUCIO
Presidente da NTC&Logística

SUMÁRIO

Movimento e transformação que refletem os



anos de trabalho da
NTC&Logística para o
desenvolvimento do TRC

Assim como na capa tão brilhante desenvolvida pela nossa equipe de arte e diagramação, editar o Anuário da NTC&Logística edição 2023/2024 foi um desafio empolgante e enriquecedor que reflete esse movimento, que de fato não para pelas estradas desse imenso país. Neste relato, gostaria de compartilhar um pouco sobre a jornada até aqui e as principais áreas e tópicos que estamos abordando nesta edição tão especial.

Começando pela base sólida que a entidade construiu ao longo dos anos, a conquista de vitórias jurídicas, legislativas e políticas é um dos destaques deste anuário. Durante os anos de gestão do presidente Francisco Pelucio, do vice-presidente Eduardo Rebuzzi e da diretoria, a entidade desempenhou um papel fundamental na defesa e no avanço dos interesses do transporte rodoviário de cargas (TRC). Estamos orgulhosos de poder destacar essas realizações e seu impacto positivo na sociedade.

As atividades das nossas assessorias também merecem destaque. Seja nas áreas técnica, legislativa, jurídica, comunicação, COMJOVEM, segurança ou econômica, essas equipes têm trabalhado incansavelmente para oferecer suporte e orientação aos membros da NTC&Logística, fortalecendo assim o setor como um todo.

Os diretores, vice-presidentes regionais e extraordinários têm desempenhado um papel crucial na representação da Associação em diferentes partes do Brasil. Suas contribuições e esforços para promover o desenvolvimento do TRC são dignos de reconhecimento e destaque, e assim fizemos nas páginas a seguir.

Além disso, é fundamental ressaltar a parceria constante com organizações como a CNT, ANFAVEA, ANFIR e a ANTT. Essas parcerias estratégicas têm sido fundamentais para a realização de avanços significativos no setor e para a defesa de interesses compartilhados, por isso ouvimos cada um deles, seja através de artigos ou entrevistas completas que tanto enriqueceram o nosso projeto.

Em nosso anuário, também não podemos deixar de celebrar os 60 anos da NTC&Logística e o material exclusivo da FumTran para as comemorações, que fizeram total diferença relembrando parte da história da entidade. Essa data representa um marco importante na história da entidade e do setor como um todo, e estamos animados para compartilhar detalhes emocionantes sobre essa homenagem.

A participação dos ex-presidentes da NTC&Logística também é uma parte fundamental do nosso anuário. O "Raio-X" com a história deles nos permite entender o legado e a evolução da entidade ao longo dos anos e do olhar de relevância que eles têm sobre o setor.

Por fim, abordamos temas contemporâneos e cruciais, como ESG (Ambiental, Social e Governança), diversidade no setor, segurança no trânsito, tecnologia e inovação. Estes são tópicos que refletem a visão de futuro da NTC&Logística e sua dedicação em se adaptar e evoluir em resposta aos desafios e oportunidades do mundo atual.

Ao editar o Anuário da NTC&Logística para 2023/2024 é um privilégio e uma responsabilidade. Estamos empenhados em fornecer um retrato completo e informativo de todos esses tópicos essenciais que moldam o transporte rodoviário de cargas no Brasil.

Agradeço mais uma vez a oportunidade ofertada a mim pelo presidente Francisco Pelucio, e também agradecer a dezenas de pessoas envolvidas neste grandioso projeto, das entidades, empresas e parceiros comerciais que não mediram esforços para que esse Anuário fosse mais uma vez uma realidade.

Espero que esta edição seja uma fonte valiosa de conhecimento e inspiração para todos os envolvidos no setor.

Rodrigo Bernardino
Editor-chefe
Anuário NTC&logística 2023/2024

Presidente da NTC&Logística
avalia gestão e fala sobre os

60 ANOS DA ENTIDADE

Completando seu último ano de gestão à frente da NTC&Logística, Francisco Pelucio avalia como positivos os seus quatro anos de mandato e destaca que a entidade se estabilizou financeiramente para que o próximo presidente tenha tranquilidade para trabalhar. 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). Para Francisco, uma das grandes conquistas da entidade neste ano foi a aprovação da Lei nº 14.599/2023, denominada “nova lei de seguros”: “Tivemos um papel fundamental na aprovação desta medida provisória, que se tornou lei e permitiu ao transportador contratar seu próprio seguro e negociar diretamente com as seguradoras, trazendo mais segurança jurídica e fortalecendo nosso segmento”.



SOBRE A GESTÃO À FRENTE DA NTC&LOGÍSTICA (2020/2023)

Sr. Francisco, qual seu balanço da sua gestão à frente da NTC&Logística entre 2020 e 2023?

Tivemos muitas atividades nesse período. Foi uma gestão de muito trabalho, mas também de muita coisa boa. Eu fui eleito e logo na sequência já tivemos a pandemia. Nunca vamos nos esquecer daquele 18 de março de 2020, quando tudo foi parado e precisamos ficar em casa. Passamos por dois anos com as idas e vindas da abertura dos comércios, o que afetou diretamente nossa economia.

Porém, durante todo esse período, o transportador rodoviário de cargas deu exemplo, e graças a esse trabalho não faltou nada nos mercados, nas farmácias, nem nos postos de gasolina.

Nesse período, nossos eventos também foram afetados e tivemos que alterar muitas datas, como foi o caso da Fenatran. E isso tudo afetou diretamente a área financeira da entidade, mas respeitamos e entendemos a necessidade de cuidar da saúde e da população.

Então, nesses dois primeiros anos de mandato, vivemos um cenário muito diferente do que estávamos acostumados, e eu, particularmente, tive que me adaptar bastante para auxiliar o andamento da entidade. Felizmente, esse momento passou, e em 2022 tivemos um avanço da nossa normalidade e pudemos auxiliar no desenvolvimento de uma grande Fenatran, que foi um sucesso.



Também não poderia deixar de falar do nosso esforço, em conjunto com a CNT, com as federações, com os sindicatos e particularmente com o trabalho do Roberto Mira, para que tivéssemos uma prorrogação da desoneração da folha: conseguimos que, por mais quatro anos, as contas do transportador e dos outros mais de 15 setores tenham um respiro maior para o desenvolvimento econômico.

Não podemos deixar de citar, é claro, o trabalho institucional de toda a entidade e os eventos que realizamos durante todo o período, desde a modalidade on-line, durante a pandemia, até depois, com a volta dos encontros presenciais. Mesmo diante dos desa-

fios, conseguimos cumprir o papel da NTC&Logística de auxiliar o desenvolvimento do transporte de cargas brasileiro.

Quais foram os principais desafios ao administrar uma entidade tão importante para o nosso país?

A própria pandemia e a desoneração. Posteriormente, tivemos a luta de fazer com que a contratação de seguros de cargas voltasse para a responsabilidade do transportador, algo que também conseguimos recentemente e que causa um impacto positivo no nosso segmento.

Um novo desafio que apareceu nos últimos meses

é a nova lei de descanso do motorista, que já está vigorando e que é vista de forma negativa tanto pelos empresários quanto pelos motoristas. Estamos aguardando para que algumas alterações sejam feitas para melhorarmos essa situação para ambos os lados.

Com relação à Comjovem, qual balanço o senhor faz da comissão durante a sua gestão?

Nos últimos anos, a Comjovem vem fazendo um trabalho excepcional de avançar sua atuação. Brinco que em 2023 a comissão se tornou internacional, já que o coordenador nacional da Comjovem, Andre de Simone, esteve em três reuniões e eventos fora do país com a União Internacional de Transportes Rodoviários (IRU) e com a Câmara Internacional da Indústria de Transportes (CIT).

Durante a minha gestão, a Comjovem teve um crescimento de mais de 120 novos participantes, conquista essa que se deve, principalmente, pelo excelente trabalho dos coordenadores Andre de Simone, Joyce Bessa e Geovani Serafim e dos núcleos para que a comissão se torne atrativa para novos membros.

De maneira geral, acredito que o trabalho tem sido bem-feito e a missão, cumprida. Agora, teremos o Encontro Nacional da Comjovem em Natal, onde esperamos a participação de todos para finalizarmos

o nosso 2023 com chave de ouro e para passarmos o bastão à nova gestão de forma festiva para seguirem a atuação da NTC ao longo dos próximos anos.

SOBRE O APOIO DA FAMÍLIA

Tivemos a oportunidade de falar com a sua esposa, a sra. Lúcia. Conversamos muito com ela sobre sua trajetória no setor e como o senhor se dedica para que o nosso segmento cresça. Gostaria que você também nos falasse dessa trajetória e da importância dessa parceria familiar neste processo.

Eu comecei no transporte de cargas aos 14 anos. Com 19, vim para São Paulo para trabalhar em uma empresa e com 21 já abri a minha própria empresa no setor, que faz 60 anos em março de 2024.

Minha atuação nas entidades começou de maneira despretensiosa, mas logo me tornei presidente da Associação Brasileira de Transportadores Frigoríficos (ABTF). Em seguida, atuei também como presidente da Associação Brasileira de Transporte (ABTI) e do Sindicato das Empresas de Transportes de Carga de São Paulo e Região (Setcesp). Ocupei anteriormente outros cargos relevantes na Federação das Empresas de Transporte de Carga do Estado de São Paulo (Fetcesp) e na própria NTC&Logística,

até alcançar a presidência da nossa entidade.

A parceria familiar sempre foi muito importante e me auxiliou muito. Essa nossa parceria sempre deu tão certo, que estou prestes a completar 59 anos de casado. Então toda a minha família teve sua importância na minha trajetória. Enquanto transportador, eu saía às 6h da manhã de casa e chegava às 22h, praticamente todos os dias, e mesmo diante desses desafios, durante os quais muitas vezes eu ficava sem ver meus filhos, a minha esposa foi muito parceira e nunca nos deixou desamparados.

Gostaria também que o senhor falasse um pouco mais sobre as parcerias com as entidades de classe do setor que a NTC&Logística fortaleceu durante sua gestão.

Durante nossa gestão, procuramos nos manter próximos as entidades que também fazem a diferença para o transporte de cargas. Utilizamos muito a presença dos vice-presidentes regionais para participarem dos eventos das regiões de atuação para que a NTC&Logística estivesse sempre representada por algum de nossos membros.

Além disso, na nossa atuação política, mantivemos uma conversa aberta com as entidades para que pudéssemos unir forças e trabalhar para o bem do transporte de cargas, que é o mais importante.

Acredito que esse nosso movimento de estar mais próximo das demais entidades e, principalmente, de manter esse relacionamento foi fundamental para o sucesso que tivemos nos últimos quatro anos.

SOBRE O PASSADO E SOBRE A TRAJETÓRIA ATUAL DA ENTIDADE

Como você avalia a evolução da NTC&Logística nos seus 60 anos de existência?

A evolução da NTC&Logística é extraordinária. Desde a sua fundação em 1963, a entidade desempenha um papel vital na defesa dos interesses do setor, contribuindo significativamente para a criação, para reforma e para aprovação de leis que fortalecem a atuação dos nossos associados.

Quais foram as recentes conquistas legislativas da associação que você considera mais importantes para o setor?

A desoneração da folha de pagamento e a apro-

vação da MP 1153/2022, que se tornou a Lei nº 14.599/2023, são alguns dos exemplos mais notáveis de nossas conquistas legislativas. Essas medidas trouxeram um impacto significativo para o setor, desde a otimização de recursos até a segurança jurídica.

Poderia falar mais sobre o impacto da desoneração da folha de pagamento nas empresas do setor?

A desoneração da folha, iniciada em 2013 e prorrogada até dezembro de 2023, proporcionou um alívio significativo para as empresas. Isso permitiu que os recursos fossem redirecionados para investimentos estratégicos e para capacitação e inovação tecnológica, tornando o setor mais robusto e adaptável às demandas globais.

Qual o papel da NTC&Logística na aprovação da MP 1153/2022, transformada na Lei nº 14.599/2023?

Tivemos um papel fundamental na aprovação dessa medida provisória, que permitiu ao transportador contratar seu próprio seguro e negociar diretamente com as seguradoras, trazendo mais segurança jurídica e fortalecendo nosso segmento. Tivemos diversas reuniões com parlamentares de diversas partes do país e com o governo federal e muitos alinhamentos com entidades e empresários do setor.

SOBRE O CENÁRIO INTERNACIONAL

Como a NTC&Logística está envolvida nas discussões sobre transporte de cargas no Mercosul e na América Latina?

Estamos ativamente envolvidos em órgãos oficiais que negociam as regras de transporte no Mercosul e em toda a América Latina. Além disso, trabalhamos em parceria com a IRU para a implementação do Convênio TIR, visando a uma integração mais eficaz com padrões e práticas de transporte internacional. Junto à nossa equipe, esperamos ter esse êxito em breve, e a entidade continua fazendo a sua parte nisso.

Qual é a importância da implementação do Convênio TIR para o setor de transporte de cargas e logística no Brasil?

A implementação do Convênio TIR será crucial para a integração mais eficaz com os padrões e práticas de transporte internacional, beneficiando não apenas os transportadores, mas toda a cadeia produtiva.



A desoneração da folha de pagamento e a aprovação da MP 1153/2022, que se tornou a Lei nº 14.599/2023, são alguns dos exemplos mais notáveis de nossas conquistas legislativas. Essas medidas trouxeram um impacto significativo para o setor, desde a otimização de recursos até a segurança jurídica.

SOBRE INOVAÇÕES E SUSTENTABILIDADE

Pode nos contar mais sobre o Documento de Transporte Eletrônico (DT-e) e sua fase de regulamentação?

O DT-e está em fase de regulamentação e tem o potencial de desburocratizar e de agilizar processos logísticos, beneficiando toda a cadeia produtiva e o consumidor final.

Como a iniciativa da Logística Sem Papel contribui para a eficiência, para transparência e para a sustentabilidade do setor?

Com a eliminação do uso de papel, o setor não apenas otimiza operações e reduz custos, mas também contribui para um ambiente de operação mais sustentável.

DESAFIOS E OPORTUNIDADES FUTURAS

Quais os principais desafios e oportunidades que a NTC&Logística vê para o setor nos próximos anos?

O futuro nos apresenta desafios e oportunidades relacionadas à inovação, à eficiência e à sustentabilidade. Com compromisso e união, estou confiante de que continuaremos a trilhar um caminho de sucesso, porque é isso que a entidade vem fazendo ao longo dos anos.

Como a associação planeja continuar sendo uma entidade de referência e contribuindo para o progresso do Brasil?

A NTC&Logística está constantemente engajada em atividades que fortalecem o setor. Continuaremos a lutar por políticas favoráveis e a investir em inovação e eficiência para contribuir com o progresso do Brasil. Isso reflete nosso compromisso, mas também a vontade do transportador em diversos aspectos.

ASPECTOS GERAIS

Quais são os principais pilares da NTC&Logística que contribuíram para a sua longevidade e sucesso?

Resiliência, dedicação e um compromisso incansável com o progresso e a inovação são nossos pilares mais importantes.

Como a NTC&Logística vem trabalhando para capacitar e incentivar a inovação tecnológica no setor?

Investimos em eventos técnicos para trazer a

capacitação de dirigentes de entidades e de representantes de empresas. Para incentivar a inovação tecnológica, utilizamos recursos e principalmente a mudança de atitude das empresas, buscando sempre um setor mais robusto, ágil e adaptável.

NOVOS EVENTOS

Porque da criação de dois novos eventos na sua gestão?

A NTC sempre foi conhecida pelos ótimos eventos e conteúdos direcionados ao transportador rodoviário de cargas, sendo o principal apoio ao desenvolvimento dos participantes. Na nossa gestão tivemos a oportunidade de criar o Seminário Trabalhista do TRC, com o objetivo de discutir informações importantes sobre o segmento e também ajudar as empresas nas discussões que desafiam as empresas. Também criamos o Seminário NTC de Inovação Tecnológica para discutir sobre como as empresas estão se adaptando a tecnologia e outras frentes de inovação para podermos incentivar e trocar informações importantes para o crescimento das transportadoras.

AGRADECIMENTOS

Para finalizarmos, Sr. Francisco, eu gostaria que o senhor realizasse os seus agradecimentos finais para esta edição do Anuário NTC&Logística 2023/2024.

Primeiramente, acredito que temos que agradecer a Deus. Estou chegando perto dos 82 anos com saúde e força para comandar uma grande entidade como a NTC.

Não podemos deixar de agradecer a todos os 14 ex-presidentes que passaram pela entidade e auxiliaram na manutenção de uma entidade forte, capaz de completar 60 anos de atuação.

Tenho que agradecer a toda a nossa diretoria, ao vice-presidente e a nosso financeiro, que esteve ao meu lado todos os dias, pelo trabalho e pelo empenho nesses quatro anos.

Agradeço também à CNT pelo apoio e por ouvir as nossas demandas. Destaco as entidades de classe do setor, que sempre estiveram ao nosso lado, nos dias bons, como nos eventos, e nos desafiadores, como na pandemia.

E para finalizar, mas longe de ser menos importante, agradeço a nossos associados, que tanto nos apoiam e nos demandam para juntos sermos mais fortes.

EVENTOS NTC&LOGÍSTICA

2024

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



**CONET&
INTERINDICAL
CONGRESSO
NTC - ENCONTRO
NACIONAL DA
COMJOVEM
FENATRAN
SEMINÁRIO
ITINERANTE
SEMINÁRIO NTC
DE INOVAÇÃO
TÉCNOLÓGICA
NO TRC**

**OLHAR EMPRESARIAL
PRÊMIO
FORNECEDORES DO
TRANSPORTE
SEMINÁRIO
BRASILEIRO DO TRC
MEDALHA DE MÉRITO
SEMINÁRIO
TRABALHISTA DO TRC**



Vice-presidente da NTC&Logística avalia

IMPORTÂNCIA DO TRC PARA A ECONOMIA

e destaca a gestão nos 60 anos da entidade

Com forte atuação nas entidades de classe do transporte rodoviário de cargas, Eduardo Ferreira Rebuszi é atualmente vice-presidente da NTC&Logística, presidente da Federação do Transporte de Cargas do Estado do Rio de Janeiro (Fetranscarga) e presidente da Seção II - Transporte Rodoviário de Cargas da CNT. Com sua experiência, Rebuszi destaca a importância do setor para o desenvolvimento econômico do Brasil. “A importância social do transporte rodoviário de cargas começa exatamente na sua participação estratégica e insubstituível para movimentar a economia. Não há presunção em afirmar que o transporte rodoviário de cargas é a base para o funcionamento dos outros setores, movendo e promovendo a produção em toda a cadeia logística, de ponta a ponta, além de viabilizar a atividade dos demais modais de transporte”, destacou o vice-presidente da entidade.

Sessenta anos de trajetória da NTC&Logística. Conte-nos do seu ingresso e da sua experiência como partícipe das demandas e das conquistas da entidade.

Tive conhecimento da NTC (como a NTC&Logística era denominada à época) praticamente desde criança, já que a Transportadora Coral, empresa da qual meu pai, Haroldo Rebuszi, era sócio, fora uma das fundadoras, em 1963. E ele me contava muitas histórias, inclusive sobre a incomparável disposição de Orlando Monteiro, primeiro presidente, em unir os empresários para a criação de uma entidade nacional que representasse o transporte rodoviário de cargas (TRC). Quanto a mim, comecei a frequentar a NTC desde a minha eleição para presidente do Sindicato das Empresas de Transporte Rodoviário de

Cargas e Logística do Rio de Janeiro (Sindicarga), em 1993, tendo sido convidado em 1996 pelo então candidato a presidente Adalberto Panzan a ser um dos seis diretores que comporiam a sua chapa. Depois, com o falecimento precoce do querido Adalberto, Romeu Luft assumiu a presidência, e fui convidado a exercer a vice-presidência em seu lugar. Ou seja, com muita honra, participo dos temas e das demandas da NTC&Logística há cerca de 30 anos.

Diretor, vice-presidente, presidente. Como pontuaria os diferentes cargos que veio exercendo ao longo dos quase 40 anos de atuação no TRC?

Entrei no Sindicarga em 1986 a convite do então presidente, Baldomero Taques Filho. Desde então, passei a frequentar o sindicato, participando das



reuniões de comissões e das negociações coletivas, dentre outras, o que também se deu ao longo do exercício de Tania Drumond como presidente, de 1990 a 1993. Findo esse período, fui eleito presidente da entidade, cumprindo quatro mandatos. Em 2002, procedi à criação da Federação do Transporte de Cargas do Estado do Rio de Janeiro (Fetranscarga), pois no âmbito federativo constávamos como transportadores de cargas e de passageiros do Espírito Santo. Nos cargos exercidos na NTC&Logística, embora a dedicação e a participação dependam muito mais da disponibilidade e da atuação de cada um do que exatamente do cargo que se ocupa, a responsabilidade aumenta, obviamente, quando assumimos postos mais altos na gestão. E é assim que também vejo nossos amigos que se dedicam à representação empresarial do setor, seja em sindicatos, em federações, em associações ou na confederação.

Por sua experiência como líder nacional do setor, qual o seu entendimento sobre a importância social do transporte rodoviário de cargas para além do desenvolvimento econômico do país?

Repetimos constantemente que “sem caminhão o Brasil para”, até porque nem sempre a população tem a percepção de como funciona a economia, desde o mais simples dos insumos que abastece uma produção fabril ao mais tecnológico dos produtos que se compra numa loja ou pelo e-commerce, por exemplo. Então, a importância social do transporte rodoviário de cargas começa exatamente na sua participação estratégica e insubstituível para movimentar a economia. Não há presunção em afirmar que o transporte rodoviário de cargas é a base para o funcionamento dos outros setores, movendo e promovendo a produção em toda a cadeia logística, de ponta a ponta, além de viabilizar a atividade dos demais modais de transporte.

O Brasil é o quinto maior país do mundo em extensão territorial, e há muito a evoluir no que se refere à melhoria da infraestrutura e da logística brasileiras. Frente a tal desafio, o que se compete à NTC como entidade voltada ao aperfeiçoamento das operações de transporte de carga e logística?

A Confederação Nacional do Transporte (CNT) desenvolve, há anos, estudos e pesquisas sobre todos os modais e infraestrutura, contribuindo em termos de planejamento e apontando gargalos que precisam ser superados. Com base na excelência desses trabalhos, à NTC se compete, de forma geral, ter a clara visão das demandas da economia e da sociedade em geral, dos rumos que se pretende seguir e das carências estruturais e das necessidades das empresas de transporte para o exercício de suas operações em todas as regiões do país, inclusive no imprescindível apoio às operações dos outros modais. Trem, navio e avião não funcionam sem o caminhão.

Confirmando o senso comum de que o transporte rodoviário de cargas é termômetro da economia, que pontos ressaltaria?

Nesse caso, podemos copiar a máxima que questiona quem veio primeiro, o ovo ou a galinha. A produção não funciona sem o transporte, e o transporte não funciona sem a produção. E, como já mencionado, nem mesmo a produção dos outros modais funciona sem o transporte rodoviário de cargas. Quando o transporte começa a ser mais demandado, é sinal de que a economia está apresentando indicadores de recuperação; quando começa a reduzir seus serviços, é sinal de que a economia está apresentando indicadores de limitação na sua atividade. Digamos que o setor é o primeiro a perceber as duas tendências.

No contexto internacional, como considera a importância da NTC&Logística nas discussões de transporte no âmbito do Mercosul?

A NTC&Logística sempre teve o protagonismo no desenvolvimento do modal rodoviário nas trocas comerciais entre os países da América do Sul, notadamente Brasil, Argentina, Paraguai e Uruguai, que compõem o Mercosul. Além disso, a NTC participa dos debates na Associação de

Comércio Exterior do Brasil (AEB), atuando em conjunto com a Associação Brasileira de Transportadores Internacionais (ABTI) e com a Câmara Internacional da Indústria de Transportes (CIT). Nesse sentido e vendo que a atividade econômica entre os países da América do Sul deve crescer em médio e em longo prazo, a NTC&Logística não pode deixar de estar atenta e mesmo de retomar ações e parcerias nessa representação e gestão operacional e política.

Assim como a retomada do crescimento econômico brasileiro está atrelada a decisões governamentais, a sobrevivência de cada empresa está sujeita às decisões do empresário. Sob essa premissa e com os olhos voltados para o futuro, que recomendações faria aos empresários associados da NTC&Logística?

Segundo a Pesquisa CNT – Perfil Empresarial 2022, operam no Brasil 266.000 empresas de transporte de cargas, além de autônomos (mais de 847.000) e cooperativas (519), gerando um mercado altamente competitivo e aberto, cujo investimento inicial para o ingresso de empresas de pequeno porte é reduzido,

A Confederação Nacional do Transporte (CNT) desenvolve, há anos, estudos e pesquisas sobre todos os modais e infraestrutura, contribuindo em termos de planejamento e apontando gargalos que precisam ser superados. Com base na excelência desses trabalhos, à NTC se compete, de forma geral, ter a clara visão das demandas da economia e da sociedade em geral, dos rumos que se pretende seguir e das carências estruturais e das necessidades das empresas de transporte para o exercício de suas operações em todas as regiões do país, inclusive no imprescindível apoio às operações dos outros modais. Trem, navio e avião não funcionam sem o caminhão.



criando desafios para a relação comercial e ajustes nos fretes cobrados dos embarcadores. Menciono esses dados para chamar atenção das empresas de transporte de cargas (ETC) mais estruturadas, grande parte associadas à NTC&Logística, para que não se percam nessa competitividade por aumento de receita sem considerarem as margens adequadas para a sobrevivência de seus negócios. Esta observação está longe de pretender ditar ensinamento aos nossos empresários, até porque essa mesma pesquisa da CNT assinala que cerca de 60% das ETC pesquisadas têm mais de 20 anos de atividade, o que pressupõe amadurecimento na gestão do negócio.

Outros pontos que vejo como saudáveis referem-se à possibilidade de os empresários se beneficiarem do treinamento da mão de obra e da utilização dos demais serviços oferecidos pelo Serviço Social do Transporte e Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte (SEST SENAT), com o qual já contribuem mensalmente, bem como dos cursos de qualificação oferecidos pelo Instituto de Transporte e Logística (ITL) aos gestores e executivos. Ambas as instituições compõem o Sistema Transporte ao lado da CNT.

Enfim, deve-se conhecer o mercado, suas operações de transporte e de logística, seus custos e as regras do jogo (trabalhistas, tributárias, cíveis e penais), ajustando seu preço de modo a obter resultados reais – lucro – e permitindo a manutenção saudável da empresa e os investimentos necessários para crescimento e solidificação no mercado. Não

querer ganhar uma concorrência de qualquer forma para, depois, comprometer resultados e o futuro da própria empresa.

Ao longo dos seus 60 anos de existência, a NTC&Logística sempre esteve atenta à construção de soluções e alcançou inúmeras conquistas. Transmita aqui o seu registro, na qualidade de vice-presidente, ao lado do presidente Francisco Pelucio, a propósito do encerramento da atual gestão.

Ao longo dos 60 anos, tivemos presidentes e diretorias que comandaram, com dedicação e competência, nossa NTC&Logística. Inúmeras conquistas foram alcançadas, seja de forma direta e objetiva, no modo concreto, seja de outras maneiras que contribuíram de forma subliminar, no abstrato.

Com relação aos quatro últimos anos, a NTC&Logística, sob o comando do presidente Francisco Pelucio, conviveu com um período (2020 a 2022) completamente inesperado e negativamente excepcional provocado pela pandemia de covid. No entanto, junto com sua diretoria, com sua equipe de colaboradores e demais entidades, com destaque para a CNT, conseguiu criar formas e regras para que as nossas empresas continuassem funcionando e abastecendo o Brasil, com insumos para movimentar a economia e produtos para atender à sociedade.

Sem precisar entrar em mais detalhes sobre outras vitórias e superações, entendo que essa gestão sempre reconheceu o valor e a importância da nossa NTC&Logística.

ABTLP em prol do transporte seguro de produtos perigosos:

UMA QUEDA NOS ACIDENTES EM SÃO PAULO

Gostaria de parabenizar a NTC&Logística pelos seus 60 anos de uma atuação muito importante para o setor do transporte rodoviário de cargas no mesmo ano em que a Associação Brasileira de Transporte e Logística de Produtos Perigosos (ABTLP) está completando os seus 25 anos de grandes realizações no segmento de produtos perigosos.

Em um esforço conjunto para assegurar o transporte seguro de produtos perigosos, a ABTLP está orgulhosamente comprometida com a prevenção de acidentes nesse setor vital. Recentemente, dados de São Paulo mostraram um progresso notável: a redução dos acidentes em nosso estado.

A ABTLP faz parte da Comissão de Estudos e Prevenção de Acidentes no Transporte de Produtos Perigosos no Estado de São Paulo, colaborando para coletar informações valiosas sobre incidentes e acidentes. Até então, a falta de uma compilação consolidada desses dados dificultava uma visão abrangente. Felizmente, com a criação de uma planilha e de um manual de preenchimento em 2018, passamos a ter uma visão mais clara das ocorrências.

O Relatório Anual de 2022, resultado desse esforço colaborativo, traz uma notícia animadora: em comparação com 2021, registramos atualmente uma diminuição no número de ocorrências de 1.095 para 1.012. Embora a redução seja um passo na direção certa, nossa prioridade continua sendo a prevenção. Cada incidente é evitável, e, mesmo que a quantidade seja menor em comparação aos acidentes de trânsito, sabemos que um único incidente pode ter consequências graves.

Essa preocupação nos impulsiona a examinar os detalhes. Analisamos os locais, os tipos de veículos e as causas dos acidentes para identificarmos pontos de melhoria. O transporte de produtos perigosos é regulamentado com rigor, e qualquer incidente acarreta responsabilidades nos âmbitos administrativo, civil e criminal. Com dados em

mãos, podemos avaliar a eficácia das regras e dos procedimentos existentes.

Um ponto crucial é entender que cada um dos mais de 3000 produtos catalogados como perigosos pela Organização das Nações Unidas (ONU) possui características únicas. Isso ressalta a necessidade de um enfoque personalizado na prevenção de acidentes envolvendo esses produtos.

Nossa jornada em direção à segurança não para: trabalhamos em conjunto com contratantes, com embarcadores, com motoristas e com autoridades para implementar medidas preventivas e de mitigação. Uma prioridade absoluta é a implementação de procedimentos e de modificações nas vias para incluir sistemas de captação de águas pluviais com tanques específicos para reter produtos perigosos em caso de vazamentos.

Os dados compilados são compartilhados por meio de uma planilha padronizada, que está evoluindo para um aplicativo mais ágil. E nosso esforço não se limita a São Paulo: com o apoio de nossos associados, temos planos de expandir essa iniciativa para nível nacional no futuro.

O levantamento e a análise desses dados desempenham um papel crucial na prevenção. Estamos capacitados a identificar áreas de risco e a implementar medidas preventivas eficazes. Nosso objetivo é promover um ambiente seguro e sustentável para o transporte de produtos perigosos. A segurança é nossa prioridade, e continuamos empenhados em fornecer informações valiosas para todas as empresas do setor.

Estamos trilhando um caminho para um transporte mais seguro e responsável de produtos perigosos. Juntos, podemos garantir que esses produtos cheguem ao seu destino sem colocar em risco a segurança das pessoas e do meio ambiente. A segurança é um compromisso que nunca podemos deixar de honrar.



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

DESCARBONIZAÇÃO É UM DOS MANTRAS DA ANFAVEA,

diz presidente da Associação

Márcio de Lima Leite está, em 2023, vivendo o seu segundo ano como presidente da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea). O executivo, que passou grande parte de sua carreira no Grupo Fiat, assumiu o desafio de comandar uma das principais entidades da indústria brasileira em maio de 2022, conciliando com sua atuação na vice-presidência de assuntos jurídicos, tributários e de relações institucionais da Stellantis na América do Sul. Com mais experiência no seu mandato, Márcio acredita que o futuro do ecossistema automotivo está 100% atrelado ao tema das novas tecnologias, sobretudo daquelas ligadas à descarbonização. Não se pode falar em nova industrialização sem se pensar em todas as rotas tecnológicas que levam à eliminação da pegada de carbono. Esse é um mantra não apenas da Anfavea, mas de todas as suas associadas e de boa parte da cadeia de fornecedores. Seja qual for a rota, a Anfavea é a entidade que tem autoridade para debater com o governo as questões regulatórias e tributárias que concernem à adoção dessas tecnologias.

Em uma visão geral do movimento do mercado automotivo em 2023, quais os principais fatores que influenciaram esse cenário e como as montadoras se adaptaram a essas mudanças?

Até este momento, o ano foi marcado por dois períodos bem distintos. No início do ano, ainda tínhamos restrições de oferta por conta da crise global dos semicondutores, mas aos poucos esse fluxo de componentes eletrônicos foi se normalizando, permitindo que as fábricas retomassem seu ritmo de produção. Porém, isso coincidiu com uma fase em que a demanda foi muito afetada pelas dificuldades de crédito. Tivemos uma virada em dois anos nas modalidades de

compra, que passaram de 70% via financiamento para apenas 30%. Ou seja, quem conseguia pagava à vista, quem não conseguia migrava para seminovos ou até motocicletas. Mais recentemente, tivemos um pequeno impulso nas vendas por conta da MP 1.175, que ofereceu bônus aos clientes na compra de modelos zero-quilômetro, além de descontos oferecidos pelas montadoras. Agora, estamos na expectativa de reação nas vendas em função da redução dos juros. Já para modelos pesados, a situação é mais complexa, embora previsível. Houve muita antecipação de compra no ano passado em virtude da transição da fase P7 para a P8 do Proconve. A nova tecnologia de redução das



emissões tem um custo elevado, que ainda não está permitindo a fluidez ideal às vendas. A MP 1.175, no caso dos pesados, exige a retirada de circulação de veículos antigos das ruas, uma medida interessante do ponto de vista da segurança e do meio ambiente, mas que só engrenou recentemente graças ao Contran, que simplificou o processo de baixa na documentação dos veículos a serem reciclados. Acreditamos que um aquecimento do mercado de caminhões só virá com a facilitação do acesso ao crédito, seja por bancos privados, seja por progra-

mas como o Finame.

A sustentabilidade tem se tornado um aspecto central em diversos setores. Como a Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea) tem trabalhado em conjunto com as montadoras para promover práticas mais sustentáveis e quais são os principais avanços nesse sentido em 2023? E com relação a descarbonização, como a indústria automotiva está se esforçando para reduzir as emissões de carbono em suas operações e produtos?

Quais são os planos para acelerar esse processo em 2024?

O futuro do ecossistema automotivo está 100% atrelado ao tema das novas tecnologias, sobretudo daquelas ligadas à descarbonização. Não se pode falar em nova industrialização sem se pensar em todas as rotas tecnológicas que levam à eliminação da pegada de carbono. Esse é um mantra não apenas da Anfavea, mas de todas as suas associadas e de boa parte da cadeia de fornecedores. Seja qual for a rota, a Anfavea é a entidade que tem autoridade para debater com o governo as questões regulatórias e tributárias que concernem à adoção dessas tecnologias. Somos nós que fabricamos os veículos. Em nossa associação, estão as marcas cujas matrizes e filiais respondem por mais de 80% da produção mundial de veículos. Estamos atentos a tudo o que ocorre no mundo, às novas fronteiras da inovação tecnológica. Debates frequentemente com o governo, com o Sindipeças, com revendedores, com frotistas e com toda a cadeia automotiva os rumos da mobilidade no Brasil.

A eletrificação dos veículos é um tema em ascensão. Como a Anfavea enxerga o impacto da eletrificação, especialmente no segmento de caminhões, no mercado automotivo? Quais são os desafios e as oportunidades que essa transição traz e qual é a visão para o futuro dessa tendência?

Vejo muito espaço para a eletrificação pura dos caminhões de uso urbano no país. Já temos produção local desses veículos, com várias empresas interessadas nesse segmento. Para longa distância, ainda falta muito em termos de infraestrutura e de tecnologias, como a célula combustível, mas já há estudos para ampliar o uso de elétricos em distâncias médias, em circuitos constantes, contanto que haja estrutura de recarga nesses dois pontos – por exemplo, de algum hub do interior de São Paulo até o Porto de Santos. Enquanto isso não ocorre, temos boas opções de descarbonização, como os

caminhões a gás ou a presença de biodiesel no diesel. Também apostamos na viabilidade do HVO (óleo vegetal hidrotratado, na sigla em inglês), o chamado diesel verde.

Comemorando os 60 anos da NTC&Logística, como a parceria entre as duas entidades tem contribuído para o desenvolvimento e para o aprimoramento do mercado automotivo e de transporte de cargas? Quais foram os principais resultados dessa colaboração até agora?

Conhecendo como conheço o profissionalismo e o alto nível dos transportadores no Brasil, tenho certeza de que todos neste segmento, em especial na NTC&Logística, estão engajados na transformação do modelo de negócio automotivo e contribuindo com sua visão inestimável, a visão de clientes privilegiados. Vocês são a antena parabólica que alimenta os fabricantes de caminhões com a opinião e os anseios dos consumidores, que no final das contas vão definir nossas rotas tecnológicas e nossos novos tipos de serviços de mobilidade.

Falando em futuro, como a Anfavea enxerga as perspectivas para o mercado automotivo em 2024? Quais são os principais objetivos e estratégias para enfrentar os desafios e aproveitar as oportunidades no próximo ano?

Ainda estamos focados neste segundo semestre, que pode abrir portas para um 2024 muito melhor; há muitas coisas importantes sendo discutidas neste momento. A reforma tributária é a mais urgente, pois vai pautar toda a atividade industrial nos próximos anos. Em nosso setor, especificamente, temos importantes definições da segunda fase do Rota 2030, programa fundamental nos parâmetros de previsibilidade para nossas ações, sobretudo nas áreas de eficiência energética e segurança veicular. Temos taxas de juros elevadas que, esperamos, vão continuar a cair, abrindo um leque de possibilidades para atender à demanda reprimida de nosso mercado.

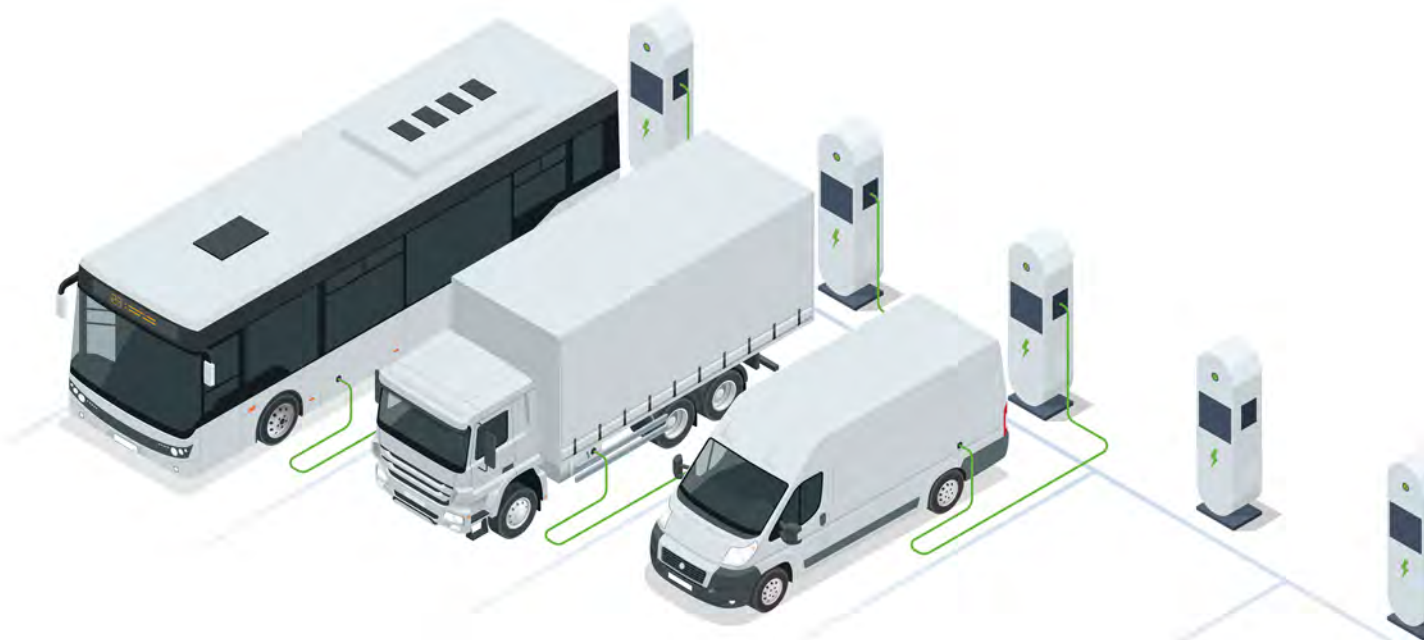
Temos questões de comércio exterior cruciais. Acordos comerciais como o do Mercosul com a União Europeia, por exemplo. Temos um quadro sensível na Argentina, nosso principal parceiro comercial, para o qual esperamos eleições dentro da normalidade e um apaziguamento da crise econômica. De qualquer forma, a visão é de otimismo com o Brasil e de um novo degrau de recuperação em 2024, provavelmente um degrau mais alto do que será 2023. O grande volume de investimentos das nossas associadas é prova dessa aposta no futuro do nosso mercado.

Além da eletrificação, outras inovações tecnológicas vêm moldando o setor automotivo. Como a Anfavea incentiva a adoção de tecnologias como a condução autônoma e a conectividade nos veículos

fabricados no Brasil?

Embora a descarbonização seja o desafio mais urgente para todos os setores industriais, temos um avanço inegável nas questões de conectividade e automação. As máquinas agrícolas e rodoviárias são a ponta de lança dessas inovações, até por trabalharem em locais controlados e sem riscos: elas estão prontas para funcionar de forma autônoma, para tomar decisões usando vários parâmetros, como temperatura e pressão, só não fazem mais pela falta de conectividade no campo, algo que estamos atuando intensamente para reverter. Caminhões também terão alto grau de automação e conectividade, antes mesmo dos carros, o que abrirá um sem-fim de possibilidades, de novos serviços e de gerenciamento de frota por parte dos transportadores.

O futuro do ecossistema automotivo está 100% atrelado ao tema das novas tecnologias, sobretudo daquelas ligadas à descarbonização. Não se pode falar em nova industrialização sem se pensar em todas as rotas tecnológicas que levam à eliminação da pegada de carbono. Esse é um mantra não apenas da Anfavea, mas de todas as suas associadas.



A célula combustível a hidrogênio pode ser a solução definitiva para eletrificar os caminhões de média e de longa distância. A tecnologia já existe e está em rápida evolução para se transformar em uma solução economicamente viável. E o Brasil, como uma grande fonte de hidrogênio verde, tem tudo para ser um dos principais players dessa nova fronteira tecnológica para o transporte limpo.

A interação entre a indústria automotiva e a logística é crucial. Como a colaboração entre a Anfavea e a NTC&Logística vem contribuindo para o crescimento e eficiência de ambos os setores? Quais são os planos futuros para essa parceria?

A questão anterior diz muito sobre essa necessidade de uma parceria cada vez mais estreita entre nossas entidades. Estamos ingressando em uma era de novos serviços digitais que vão causar profundo impacto no nosso e no vosso modelo de negócio. Juntos, fabricantes como nós e clientes como vocês podemos encontrar soluções e trabalhar de forma harmônica em nossas demandas regulatórias junto às autoridades federais, estaduais e municipais.

A diversificação de fontes de energia para veículos é um tópico relevante. Como a Anfavea avalia a possibilidade de incorporar alternativas como o hidrogênio nos produtos automotivos e quais são os desafios associados a essa transição?

Este é um cenário muito importante para nós, pois a célula combustível a hidrogênio pode ser a solução definitiva para eletrificar os caminhões de média e de longa distância. A tecnologia já existe e está em rápida evolução para se transformar em uma solução economicamente viável. E o Brasil, como uma grande fonte de hidrogênio verde, tem tudo para ser um dos principais players dessa nova fronteira tecnológica para o transporte limpo.

Em um cenário de crescente conscientização ambiental, como a Anfavea está trabalhando para promover a imagem da indústria automotiva brasileira como líder na produção de veículos mais sustentáveis e alinhados com as demandas globais? Quais são as principais estratégias de comunicação nesse sentido?

Em junho, fizemos um evento histórico em Brasília sobre eletrificação veicular, com exposição de 40 veículos, inclusive caminhões elétricos, e um dia inteiro de debates com ministros, CEOs e autoridades no tema. Recentemente, em parceria com a consultoria BCG e o Sindipeças, divulgamos estudos sobre os cenários de eletrificação no país, com seus desafios, necessidades de investimento e consequências práticas no ecossistema automotivo. Em outubro, teremos pela primeira vez no Brasil uma reunião da Organização Internacional de Fabricantes de Automóveis (OICA), que reúne os fabricantes de veículos de todo o planeta. Será aqui em São Paulo, e o tema não poderia ser outro: a descarbonização nas Américas. Teremos durante dois dias representantes do setor automotivo de todo o mundo, inclusive de todos os países das Américas e do Caribe, de forma a intensificar a descarbonização em nosso continente e o intercâmbio comercial entre os países da nossa região. Em resumo, a Anfavea tem cumprido seu papel de protagonizar esse debate da descarbonização no ecossistema automotivo, e vamos acelerar cada vez mais contando com a valiosa parceria e conhecimento da NTC&Logística.

LOGÍSTICA SEM PAPEL:

uma vitória importante para o transporte em Minas Gerais



Sérgio Luiz Pedrosa
Presidente da Federação das Empresas de Transportes de Carga do Estado de Minas Gerais (FETCEMG)

O ano de 2023 tem se mostrado desafiador para o setor do transporte rodoviário de cargas. Estamos atravessando mudanças radicais na legislação do setor, que certamente farão muitas empresas repensar seus negócios: ou ajusta preços de frete e modelos operacionais, ou não sobrevive!

No entanto, ao menos uma boa notícia neste ano conseguiu trazer alento para o setor no estado de Minas Gerais e merece ser registrada no anuário comemorativo dos 60 anos da NTC&Logística. Afinal, trata-se de uma demanda bastante antiga do nosso setor: a logística sem papel.

A pedido da Federação das Empresas de Transportes de Carga do Estado de Minas Gerais (FETCEMG), o governo do estado de Minas Gerais publicou, em abril, o decreto nº 48.605/23 e dispensou expressamente a impressão de Conhecimento de Transporte Eletrônico (CT-e) e do Manifesto Eletrônico de Documentos Fiscais (MDF-e) para acompanhar as viagens. Foram inúmeras reuniões com a Secretaria Estadual de Fazenda (SEF-MG), além de entidades como NTC&Logística e a Confederação Nacional do Transporte (CNT), para debater sobre o tema, tornando-se uma das principais bandeiras da FETCEMG nos últimos anos. Fomos o primeiro estado do Brasil a regulamentar a logística sem papel e sabemos que outros estados conseguiram a desburocratização na esteira dessa decisão.

A logística sem papel é uma vitória, fruto de uma grande mobilização do setor, que vai trazer agilidade, economia no ciclo de tempo do carregamento e segurança jurídica para as empresas sem a possibilidade de aplicação de multas pela falta de impressão em papel dos documentos.

Antes, um motorista tinha que andar, obrigatoriamente, com diversos documentos impressos em cada veículo, documentos esses que também existiam em sua forma digital – uma burocracia que ia totalmente contra os avanços que ganhamos com a tecnologia nos últimos tempos e que

gerava uma extrema ineficiência nas operações de transporte. A demora na impressão dos documentos fiscais impactava negativamente a vida dos motoristas, uma vez que esses profissionais chegavam a perder horas de sua jornada em função da impressão dos documentos. Além disso, impactava negativamente o ambiente de negócios, com atrasos nas viagens e no cumprimento dos contratos de transporte.

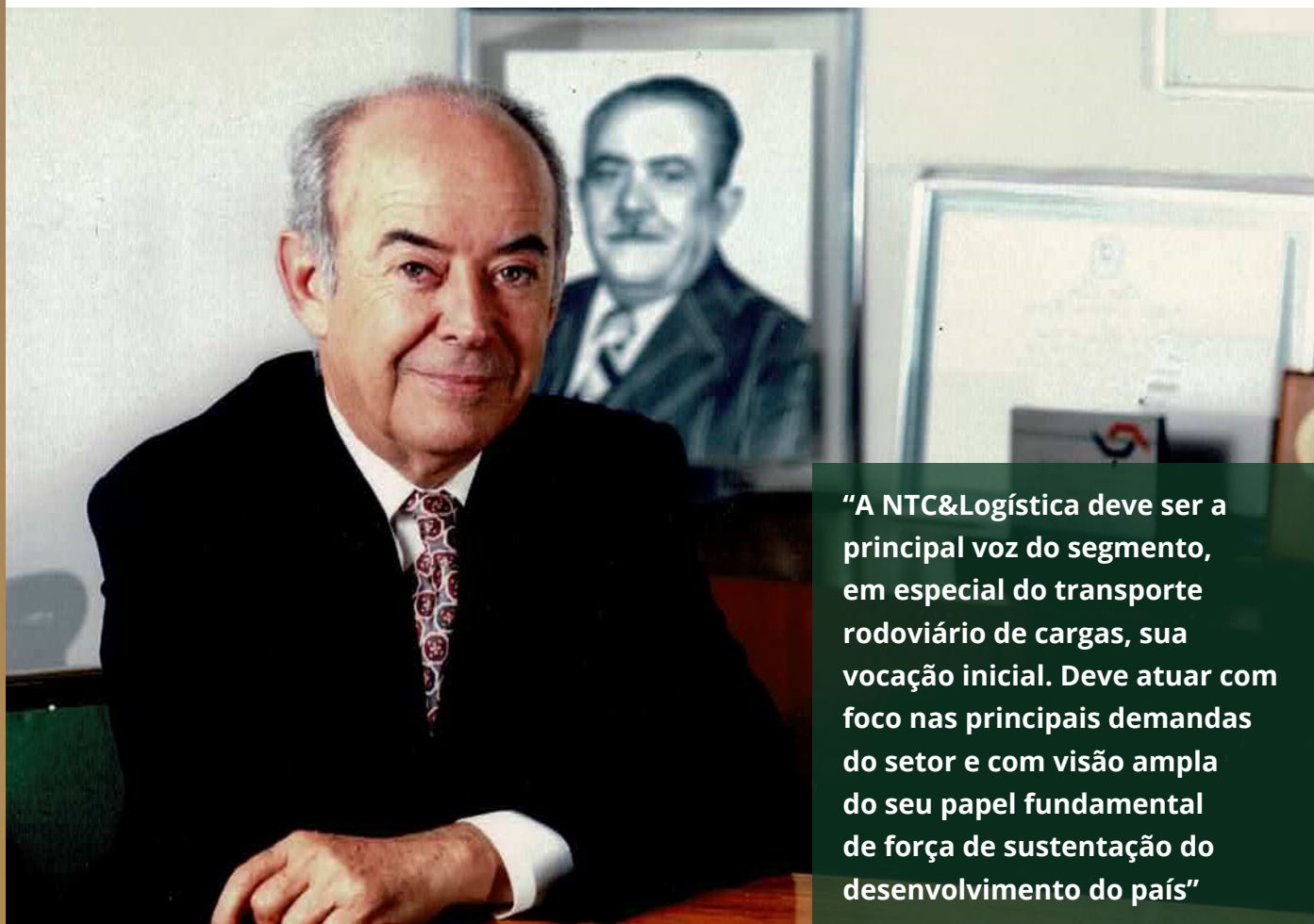
A logística sem papel foi conquistada graças ao ótimo relacionamento construído entre as entidades representativas e a SEF-MG, à qual agradeço imensamente em nome de todo o setor pelo espírito colaborativo e de vanguarda ao abraçar essa nossa questão. Esses documentos, agora, serão apresentados à fiscalização somente em meio digital, eliminando a espera pela impressão do papel e agilizando o transporte, mas com segurança jurídica para as empresas.

A logística sem papel pode, ainda, ganhar novos contornos. A partir da ideia de modernização e de desburocratização pela qual o setor transportador tanto lutou, a Receita Estadual de Minas Gerais foi além. Com o projeto Divisa Tributária Segura, desenvolveu uma avançada estrutura baseada em tecnologias para captação e tratamento de dados, utilizando-se de computação em nuvem e inteligência analítica, visando à melhoria da eficiência e da produtividade dos processos de fiscalização. Dessa forma, por meio do acompanhamento em tempo real da circulação de veículos de carga no trânsito, a Receita Estadual vai integrar o controle de trânsito aos documentos fiscais, melhorando ainda mais os processos e a desburocratização fiscal do nosso estado.

Não tenho dúvidas de que, com todos esses avanços, o setor de modo geral tem muito a ganhar na realização de negócios. É a tecnologia e o estado atuando em nosso favor.

Agora, a bola fica com o empresário para ajustar este modelo sem papel com os seus clientes.

Oswaldo Dias de Castro (1977-1982)



“A NTC&Logística deve ser a principal voz do segmento, em especial do transporte rodoviário de cargas, sua vocação inicial. Deve atuar com foco nas principais demandas do setor e com visão ampla do seu papel fundamental de força de sustentação do desenvolvimento do país”

Presidente da NTC&Logística entre 1977 e 1982, Oswaldo Dias de Castro acredita que a entidade deve continuar sendo referência nas lutas do setor.

Como você se sente fazendo parte de uma entidade que contribui há 60 anos para o transporte de cargas e logística no Brasil?

Sinto uma enorme satisfação em ter vivido de perto praticamente toda a evolução do transporte rodoviário de cargas (TRC) no Brasil desde a criação da estrutura de representação empresarial do setor até seus dias mais recentes de protagonismo dentro dos setores que sustentam a economia do país e geram milhões de empregos.

Como você vê a evolução do setor de transporte de cargas e logística ao longo dos anos? Quais foram os principais desafios enfrentados no passado?

O transporte de cargas evoluiu com a industrialização nacional e com a excussão das principais obras

de infraestrutura do país. Partimos de pequenas empresas, fundadas por ex-caminhoneiros no início dos anos 1950, e passamos pelo advento da profissionalização do setor no final do século com grandes inovações tecnológicas e com a incorporação de conceitos como a logística, que vai além de mover mercadorias de um ponto para o outro. Os principais desafios do passado ainda são presentes, como as limitações de infraestrutura em todos os modais, a burocracia, a formação de profissionais qualificados e a segurança de um modo geral.

Considerando os desafios atuais, como você enxerga o futuro do setor de transporte de cargas e logística? Quais são as principais mudanças e tendências que você identifica?

Entendo que os maiores desafios já foram superados, e que quem os venceu saiu mais preparado para seguir crescendo. As mudanças no consumo, com o advento do comércio eletrônico, que necessita da logística para se viabilizar, e as reformas fiscais e evolução tecnológicas devem fortalecer todo o segmento.

O que ainda falta para o setor de transporte de cargas e logística alcançar um nível de excelência? Quais são os principais obstáculos que precisam ser superados?

São os mesmos desafios de qualquer segmento da economia. Apoio do governo com menor intervenção e mais ações efetivas e focadas nas reais necessidades da sociedade, começando pela educação. Além disso, acesso a tecnologia de ponta e capacitação da mão de obra.

Pensando no futuro da NTC&Logística, o que você deseja para a entidade? Quais são as metas e objetivos que você gostaria de ver alcançados nos próximos anos?

Espero que a NTC&Logística mantenha sua trajetória de servir ao segmento e ao fortalecimento dos demais setores, sempre pensando de forma coletiva, sustentável, republicana e acima de quaisquer interesses pessoais de seus dirigentes.

Como ex-presidente da NTC&Logística, qual o legado que você gostaria que a entidade deixasse para o setor de transporte de cargas e logística como um todo?

Espero que a NTC&Logística mantenha sua trajetória de servir ao segmento e ao fortalecimento dos demais setores, sempre pensando de forma coletiva, sustentável, republicana e acima de quaisquer interesses pessoais de seus dirigentes.

Que a NTC&Logística sempre sirva ao setor e nunca o inverso e que fortaleça as empresas nas suas relações com o mercado, seja junto aos clientes, seja junto aos fornecedores.

Na sua opinião, qual é o papel da NTC&Logística na defesa dos interesses e no desenvolvimento do setor de transporte de cargas e logística no Brasil?

A NTC&Logística deve ser a principal voz do segmento, em especial do TRC, sua vocação inicial. Deve atuar com foco nas principais demandas do setor e com visão ampla do seu papel fundamental de força de sustentação do desenvolvimento do país.

Quais são as principais conquistas da NTC&Logística ao longo de seus 60 anos de existência que você pôde acompanhar e que acha importante?

A longa existência da NTC&Logística já é um marco, formando lideranças, desenvolvendo e difundindo conhecimento em diversas frentes técnicas e sociais. Seu papel de fortalecer as demais entidades do setor, momento em que destaco a própria confederação, com a criação do SEST e SENAT, e a ampliação e fortalecimento da rede de sindicatos patronais são exemplos da força da NTC. Por fim, seu protagonismo junto ao poder executivo, ao Congresso Nacional e na magistratura é um ativo do TRC e da logística no país.

Por fim, qual é a mensagem nestes 60 anos que você gostaria de transmitir para os transportadores e para aqueles que fazem parte da NTC&Logística?

O momento é de olhar para trás com orgulho e para frente com otimismo e segurança de termos representatividade e um ponto de convergência para empresários e lideranças executivas do transporte rodoviário e da logística. Parabéns a todos!



Carlos Panzan
Presidente da Federação
das Empresas de
Transporte de Cargas
do Estado de São Paulo
(FETCESP)

Transformando o setor de
transporte de cargas:

A GRANDE JORNADA E OS DESAFIOS FUTUROS

Quando falo da NTC&Logística, me vem à mente que ela sempre foi nosso farol para questões nacionais. As federações têm seu foco nos estados e os sindicatos nas regiões, mas a representatividade é a chave. A interação que alcançamos, como vejo pela colaboração da Federação das Empresas de Transporte de Cargas do Estado de São Paulo (FETCESP) com a NTC&Logística, é um exemplo vivo de busca constante por um setor melhor. Não há espaço para rivalidades quando o objetivo é aprimorar o nosso campo.

Completar 60 anos de existência é uma marca significativa, e tenho a absoluta certeza, ao olhar para o passado, de que a associação é o ícone do nosso setor de transporte de cargas. Desde o princípio, a entidade assumiu a liderança no desenvolvimento de trabalhos nacionais abrangendo áreas como tarifas e problemas tributários, financeiros e trabalhistas. Sempre desfrutaram de um valor inestimável e, mesmo com a chegada da Confederação Nacional do Transporte (CNT), seu papel não foi diminuído: continua sendo uma referência de suma importância.

Essa importância não é apenas devido ao seu papel fundamental na criação dessa associação de transportadores, mas também à clareza de propósito que sempre manteve em todos os sentidos. A NTC&Logística é uma representante assertiva em relação à mídia, aos embarcadores e ao governo. Ela é nossa voz incansável na busca incessante por melhorias no transporte rodoviário de cargas.

FETCESP focada no desenvolvimento do setor

As conquistas ao longo dos anos não podem ser subestimadas. Uma das principais vitórias é a parceria sólida entre as federações, os sindicatos e a associação. Essa colaboração é essencial, pois responde às necessidades dos associados em todas as partes do país, independentemente de estarem no Sul ou no Norte. Essa proximidade nos permite

trabalhar juntos apresentando demandas unificadas.

Quanto aos sindicatos, nossa estrutura os torna dependentes de outras entidades. Isso é um desafio, e na minha opinião cada presidente de entidade deveria ter um mandato e, no máximo, uma reeleição. A mudança traz novas perspectivas e ideias. Em relação ao Conselho Regional do SEST SENAT São Paulo, conseguimos atrair a maioria das empresas de transporte de valores, mostrando que elas também podem se engajar, sendo os principais contribuintes. A divulgação é essencial, mas devemos aprimorar nossa abordagem para fortalecer o setor.

Quanto à reforma tributária, é um tópico atual e relevante, crucial para enfrentar os custos administrativos elevados, mas precisamos entender completamente o escopo e as implicações antes de abraçar. Uma reforma que reduza a burocracia sem aumentar impostos já seria um passo positivo, mas é fundamental que seja bem pensada. A desoneração da folha e os créditos são aspectos cruciais que precisam de clareza. O governo parece focado na indústria, buscando reduzir impostos para impulsionar preços e consumo, contudo a produtividade é o centro. Precisamos aguardar para ver como isso se desdobrará. Com mais de 40 anos de experiência no setor, entendo que a reforma é necessária, mas as incertezas persistem. Torço pelo sucesso, mas se não atender às nossas necessidades devemos nos mobilizar para aperfeiçoá-la.

Nossa jornada rumo a um transporte de cargas mais eficiente, seguro e sustentável é marcada por conquistas e desafios. A parceria, a busca pela melhoria constante e a adaptação a mudanças são nossas ferramentas para continuar avançando. A FETCESP e suas entidades parceiras estão comprometidas com essa visão, e juntos continuaremos a moldar o futuro do transporte rodoviário de cargas no Brasil.



**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!



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



fetcesp@fetcesp.com.br



(11) 2632-1011

Fetrancesc em defesa do TRC e

INCENTIVANDO SEU CRESCIMENTO

Desde 21 de outubro de 1987, as empresas do transporte rodoviário de cargas (TRC) de Santa Catarina contam com a Federação das Empresas de Transporte de Carga do Estado de Santa Catarina (Fetrancesc) em sua defesa, mobilização e incentivo ao crescimento.

No decorrer desse período, a entidade tem trabalhado incansavelmente para fortalecer e unificar o TRC, somando-se 36 anos de batalhas e de vitórias das mais variadas.

Com a história marcada por realizações ao longo dessas décadas, é premente ao seu dirigente o comprometimento com o legado, com a excelência e o progresso do setor, conquistados ao longo desta trajetória.

Por meio de colaborações estratégicas com as autoridades, procuramos reduzir a ocorrência do roubo de cargas em Santa Catarina, contribuimos em diversos itens da legislação e firmamos nossa posição atuante em defesa de nossas necessidades legais.

Mais recentemente, fomos pioneiros no lançamento da plataforma de benefícios aos associados do Sistema e criamos a Fetrancesc Digital, que oferta vantagens exclusivas aos transportadores em parceria com os 13 sindicatos federados. Destacamos aqui a importação de pneus de alta qualidade, garantindo competitividade, segurança nas estradas e eficiência das operações de transporte com custo competitivo.

Em 1º de junho último, completei um ano à frente da presidência da Fetrancesc. Desde então, minha gestão, alinhada com a missão e com a visão da federação, busca a cada dia trabalhar, desenvolver e avançar cada um dos pilares de nossa instituição.

A eles, somam-se mais aqueles que considero fundamentais: infraestrutura, sustentabilidade, representatividade e qualificação. Estes vêm se mostrando como o

alicerce para a sequência de nosso sucesso contínuo em honra ao legado daqueles que me antecederam.

Elegemos a infraestrutura rodoviária como prioridade inegociável. Desde o início, lutamos incansavelmente por estradas seguras e eficientes, buscando parcerias com órgãos governamentais e entidades privadas para impulsionar essa melhoria vital para o transporte de cargas em nível nacional.

Com relação ao comprometimento com o meio ambiente, por meio do Programa Despoluir, temos promovido a conscientização sobre a redução das emissões de poluentes e incentivando nossos membros a adotarem práticas sustentáveis em suas operações.

Evidenciamos nosso apoio ao programa COMJOVEM, pois reconhecemos a importância de desenvolver representatividade com o cultivo de novos talentos e líderes no segmento, capacitando-os com conhecimento, habilidades e networking para enfrentar os desafios do futuro.

Por fim, e não menos importante, buscamos de forma incansável a qualificação de nossa categoria. Há que se lembrar que executamos com maestria e sucesso de público o primeiro MBA em Transporte Rodoviário de Cargas, e por meio do SEST SENAT consolidamos a formação de nossa força de trabalho, reconhecendo-a como um investimento vital para a evolução constante do setor.

A jornada continua, e, reforçando nosso compromisso contínuo com diálogo aberto e construtivo com todos os atores do TRC, estou confiante de que, com a colaboração e dedicação de cada um de nós, continuaremos a construir um futuro próspero para o transporte rodoviário de cargas em nosso estado e país.



Dagnor Schneider
Presidente da Fetrancesc

Nossa maior força reside no princípio de que

JUNTOS SOMOS MAIS FORTES

A Federação das Empresas de Transporte de Cargas e Logística do Nordeste, a FETRANSLOG-NE, parabeneza a NTC&Logística pelos seus 60 anos de muitas conquistas e apoio desmedido ao setor de transporte rodoviário de cargas e logística (TRC).

Representamos a categoria do TRC nos estados do Maranhão, do Piauí, do Ceará, do Rio Grande do Norte e da Paraíba, e a cada dia estamos trabalhando para alcançar nossa missão e realizarmos nossa visão. Com o apoio da NTC&Logística, conseguimos alcançar resultados importantes para a categoria, podendo destacar a edição da Medida Provisória 1153 de 29/11/2022, que estabelece exclusividade ao transportador na contratação dos seguros relativos aos serviços de transporte, vedando a estipulação de qualquer condição pelo contratante do transporte ou pelo embarcador.

A participação ativa dos diretores e dos assessores da FETRANSLOG-NE em entidades públicas e empresariais estrategicamente importantes nos estados da base da federação resultou em acessos importantes para a categoria na região. No estado da Paraíba, por exemplo, temos assento no Conselho Estadual de Trânsito e na Junta Especial Administrativa de Recursos de Infrações. Neste ano, assumi a Diretoria do Farol de Desenvolvimento da Paraíba, uma entidade civil que congrega líderes da iniciativa privada e pensadores de diversas áreas do conhecimento, sendo uma usina de ideias de projetos para desenvolvimento econômico e sustentável socialmente inclusivo do estado da Paraíba por meio da realização de estudos, de atividades e de ações.

Igualmente, nos outros estados, temos assentos em Câmaras Setoriais de Logística e em conselhos deliberativos na área

tributária e associação comercial, e em todos os estados temos a representação no Conselho do Sistema Social do Transporte e Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte (SEST SENAT).

O Departamento de Estudos Técnicos e Econômicos da Federação continua publicando suas informações estatísticas do setor na região, disponibilizando ao empresariado e ao setor público informações pertinentes para tomada de decisão. Buscamos também a celebração de parcerias com empresas e instituições estratégicas para facilitar os negócios realizados no segmento.

Fico honrado pelo trabalho que me foi concedido como representante dessa união e da força do transportador nordestino. Vamos continuar desenvolvendo as atividades da federação e participando de forma ativa nos pleitos da categoria do TRC e da logística nas esferas estadual, regional e nacional. Temos muito trabalho pela frente, mas com o apoio e confiança da NTC&Logística e de outras entidades colheremos bons resultados para o engrandecimento do setor de transporte rodoviário de cargas e logística do Nordeste e do Brasil.



José Arlan Silva Rodrigues
Conselheiro representante da Confederação Nacional do Transporte (CNT), Serviço Social do Transporte e Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte (SEST SENAT), Instituto de Transporte e Logística (ITL) e Fundação Memória do Transporte (FuMTran) Vice-presidente regional da NTC&Logística Presidente da Federação das Empresas de Transporte de Cargas e Logística do Nordeste (FETRANSLOG-NE) Presidente do Sindicatos das Empresas de Transporte de Cargas no Estado da Paraíba (SETCEPB)





Coronel Sérgio Malucelli
Presidente do Sistema
FETRANSPAR

OS INÚMEROS DESAFIOS

vividos pelo setor de
transportes de cargas

Em 2023, a Federação das Empresas de Transporte de Cargas do Paraná (FETRANSPAR) celebra 30 anos de atuação no setor. Muitas foram as conquistas neste período, e a representatividade é tamanha, que hoje podemos trabalhar como o Sistema FETRANSPAR. Este, em conjunto com os Sindicatos Associados, Unidades do Sest Senat, Instituto AR e Programa Despoluir, nos oferece uma visão sistêmica das demandas contemporâneas de quem está à frente do setor no dia a dia: o empresariado.

Essa data nos permite, é claro, comemorar o crescimento da federação e muitas das suas conquistas. Contudo, o período que inicia a nova jornada do setor de transportes do Paraná está sendo extremamente desafiador para o transportador, e grande parte desses percalços não é somente uma conjuntura econômica ou social desfavorável, mas sim causada por atrapalhadas e desconhecimento dos nossos administradores públicos em todas as esferas sobre a importância ímpar do setor de transportes de cargas para o desenvolvimento de nosso país. Toda vez que tomam uma decisão, parecem onerar cada vez mais o setor.

Internamente, nosso estado, o Paraná, que é uma das regiões mais prósperas de nosso país, com um agronegócio fortíssimo, vem colhendo frutos indigestos de uma decisão tomada sem um bom planejamento. Há quase dois anos, o Anel de Integração Rodoviário, que reúne as principais

estradas de escoamento da produção estadual, está fora da administração privada.

A demora dos governos federal e estadual em buscar um novo modelo para o pedágio no Paraná trouxe muitos prejuízos desde meados de 2022. A falta de manutenção em nossas rodovias causam prejuízos astronômicos. Quedas de barreiras em regiões serranas, buracos nas pistas e falta de sinalização levam à paralisação do tráfego de tempos em tempos, causam insegurança e arrocham os cofres das empresas de transportes, que precisam levar e trazer cargas diuturnamente, principalmente com destino a um dos maiores portos graneleiros da América Latina, o Porto de Paranaguá.

O problema ainda se estenderá até o primeiro semestre de 2024, quando novas empresas começarão a atuar nos dois primeiros lotes previstos em leilão ainda no segundo semestre de 2023. Porém, ainda não há uma previsão de quando o restante das estradas do anel será novamente administrado por empresas especializadas.

No âmbito nacional, as diferentes medidas do governo têm causado preocupação no setor de transportes. A reforma tributária, embora fundamental para viabilizar um crescimento econômico e sólido do país, não atendeu a muitos dos anseios do setor de transportes. A incidência de imposto sobre os principais insumos do setor – como combustível, energia elétrica e mão de obra – e a alíquota

única para bens e serviços trarão um pesado aumento de impostos sobre setores estratégicos no Brasil, incluindo o transporte.

Um programa relâmpago realizado pelo governo para atrair a venda de veículos e caminhões acabou sendo mais oneroso do que vantajoso para o setor. O programa lançado por Brasília durou pouco, mas deixou consequências para o transporte de cargas, pois adiantou a oneração do diesel, prevista para ser finalizada apenas em janeiro de 2024. Se o combustível é o peso maior na balança de despesas das empresas, é de se esperar que quem pague a conta pelo “programa governamental” seja mais uma vez o transportador.

E a maré de notícias indigeríveis não para. O primeiro semestre terminou ainda com uma notícia para lá de preocupante, desta vez vinda do judiciário: o Supremo Tribunal Federal encerrou em 30 de junho o julgamento da Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI) 5322, que trata da Lei nº 13.103/2015, a qual regulamentou a profissão do motorista profissional, declarando inconstitucionais alguns de seus dispositivos. A declaração de inconstitucionalidade foi apresentada a quatro dos 20 itens apontados na ADI, promovendo desequilíbrio em todo o segmento do transporte rodoviário de cargas com impactos financeiros, operacionais, tributários e no valor do frete. Estima-se impacto financeiro acima de 30% nos custos das empresas, especialmente com folha de pagamento, jornada de trabalho, número de trabalhadores, equipamentos e insumos. As operações de transporte, logística e armazenamento serão drasticamente afetadas, especialmente nos transportes realizados de longa distância, nos tempos de carregamento/descarregamento, com redução da produtividade em no mínimo 25%.

Os tempos não são de notícias boas, contudo nosso setor permanece forte e unido. Juntos, federação, associação e confederação estão trabalhando em cima desses temas. Nossa representatividade é forte o suficiente para que a cada dia mais nossos gestores governamentais entendam que o transporte de cargas é primordial para o desenvolvimento de nosso país.



A demora dos governos federal e estadual em buscar um novo modelo para o pedágio no Paraná trouxe muitos prejuízos desde meados de 2022. A falta de manutenção em nossas rodovias causam prejuízos astronômicos.

MOTORISTA DE FUTURO

aproxima jovens alunos da profissão de motorista

O Sistema Fetransul vem realizando diversas ações com foco em inovação e em responsabilidade social no setor de transportes.

O Programa Motorista de Futuro é um dos trabalhos que a federação desenvolve em parceria com o SEST SENAT e tem como objetivo principal a atração e a sensibilização dos jovens com a profissão motorista.

Segundo a pesquisa CNT Perfil Empresarial, publicada em 2022, a atividade com maior carência no mercado é a

de motoristas: 65,1% dos empresários do transporte rodoviário de cargas citaram dificuldade para encontrar tal profissional.

O Motorista de Futuro já teve a participação de aproximadamente mil jovens de escolas públicas do Rio Grande do Sul. Além de Porto Alegre, as cidades de Bento Gonçalves, Lajeado e Eldorado já aderiram, e a previsão é que o programa alcance pelo menos 15 cidades até o final de 2023.

Os alunos são recebidos pelas



“Sempre gostei muito da profissão. É um sonho de criança ser motorista, e quero levar para o futuro.”
Kauã – 17 anos

“Participei da palestra do Motorista de Futuro e aprendi várias coisas novas. Tenho dois irmãos que são motoristas e admiro muito eles. É um trabalho muito importante para a economia.”
Maria Eduarda – 15 anos



equipes do Sistema Fetransul e SEST SENAT para um bate-papo a respeito das atividades do motorista e das oportunidades de crescimento de carreira na profissão e no setor de transportes.

EXPERIÊNCIA

Simulador: para aproximar os alunos da profissão, o programa oportuniza contato direto com o simulador de direção. O equipamento possui tecnologia de ponta a serviço da qualificação profissional para o transporte. A prática no simulador faz parte do treinamento de motoristas de cargas e de passageiros e dá aos alunos experiência para enfrentar desafios reais da profissão.

Caminhão: em todas as ações, empresas parceiras do programa disponibilizam um caminhão. Os alunos são levados para conhecerem de perto as funcionalidades e tecnologias que o veículo oferece e ainda recebem orientações.

Projeto que saiu do papel: Motorista de Futuro foi tema do trabalho de conclusão dos alunos do curso de pós-graduação em Gestão de Negócios da Fundação Dom Cabral, finalista do prêmio Inova Transporte da Rede Alumni em março de 2023. O Sistema Fetransul foi o principal parceiro do trabalho e hoje é responsável pela elaboração e pela prática de todas as ações.

O programa que hoje está sendo desenvolvido no estado do Rio Grande do Sul está apto a ser aplicado em todas as regiões do país que possuam unidades do SEST SENAT. A federação está à disposição para apresentar o projeto e auxiliar na aplicabilidade, cujo foco é atrair jovens para a profissão de motorista.

Resultado: a cada ação, o programa recebe depoimento

de jovens que demonstram interesse em ser motorista profissional. Kauã da Silva Gaieski e Maria Eduarda Barbosa Ludwig são alunos da turma de Jovem Aprendiz do SEST SENAT em Bento Gonçalves e concederam entrevista.

Escolas interessadas em realizar a visita guiada podem entrar em contato:

- motoristadefuturo@fetransul.com.br
- (51) 3015-0576
- Instagram: @fetransulrs

Para saber mais sobre a campanha Motorista de Futuro, acesse: www.fetransul.com.br/motoristadefuturo

O transporte move o mundo e impulsiona a inovação

A federação está engajada no propósito de impulsionar inovação e tecnologia para o transporte e a logística.

Em outubro de 2021, o presidente do Sistema Fetransul, Afrânio Kieling, participou da South Summit em Madrid, na Espanha. O evento é reconhecido como uma plataforma global de inovação e conexões entre os principais participantes do ecossistema empresarial, e Kieling fez parte da comitiva de brasileiros engajados em trazer a feira para o Brasil.

Na evolução do evento no Brasil, a edição de 2023 foi marcada pela participação do Sistema Fetransul e do dirigível que impactou e chamou atenção por onde circulou, mostrando a força do transporte e da logística para toda as startups presentes.

Foram dias de muito conhecimento e ideais inovadores junto ao setor.

A edição de 2024 já tem data definida - 20, 21, e 22 de março, e o Sistema Fetransul estará presente! Agende essa data e venha se conectar com o ecossistema do transporte!

Presidente da Anfir enxerga

OSCILAÇÃO DOS SEGMENTOS EM 2023

mas projeta crescimento nas vendas totais para o ano

José Carlos Sprícigo completou em 2023, 2 anos a frente da Associação Nacional dos Fabricantes de Implementos Rodoviários (Anfir). O empresário, também é CEO da Librelato S.A, atua como presidente do Sindicato dos Metalúrgicos de Criciúma e é membro efetivo da diretoria da Associação Empresarial de Criciúma (ACIC). Segundo Sprícigo, entende que 2023 foi um ano de oscilações no segmento de leves e pesados, mas acredita que os setores tem tudo para finalizar o ano em alta. “A redução na taxa de juros ocorrida no meio do ano acendeu um sinal positivo na indústria, já que a medida pode impulsionar as vendas de caminhões e de implementos rodoviários. Assim, podemos ter um resultado diferente de nossa previsão para o ano, que era de 135 mil unidades, sendo 60 mil do leve e 75 mil do pesado e agora, nossa previsão total para o mercado é de 145 mil unidades”.

Poderia realizar uma análise do cenário do mercado de implementos rodoviários em 2023? Quais foram os principais fatores que influenciaram esse cenário e como as empresas do setor se adaptaram a essas mudanças?

O ano começou em um ritmo de ajuste de mercado, com o segmento pesado apresentando resultados positivos mês após mês. Já o segmento leve teve oscilações negativas no volume de emplacamentos como reflexo do tempo mais lento de retomada das atividades econômicas nos centros urbanos. A redução na taxa de juros ocorrida no meio do ano acendeu um sinal positivo na indústria, já que a medida pode impulsionar as vendas

de caminhões e de implementos rodoviários. Assim, podemos ter um resultado diferente de nossa previsão para o ano, que era de 135 mil unidades, sendo 60 mil do leve e 75 mil do pesado. Revisamos esses números e devemos alcançar um crescimento na linha pesada devido a opção de renovação de frota com o semirreboque 4º eixo impulsionando as vendas, podendo chegar a 85 mil unidades. A previsão de 60 mil para linha leve segue a mesma. Com isso, nossa previsão total para o mercado é de 145 mil unidades.

A abordagem ESG (sigla em inglês para políticas ambientais, sociais e de governança) tem se destacado nos últimos



anos. Dito isso, como a Associação Nacional Fabricantes de Implementos Rodoviários (Anfir) vem promovendo a adoção de práticas ESG entre as empresas de implementos rodoviários e quais são as ações concretas que foram desenvolvidas nesse sentido em 2023?

A ESG é promovida no âmbito das associadas. A Anfir incentiva essa pauta voltada a governança, promovendo o social e o ambiental. O que notamos é que as empresas associadas estão cumprindo agendas voltadas às melhores práticas.

A tecnologia está transformando diversos setores. Como a indústria de implementos rodoviários vem sendo afetada por avanços tecnológicos e como a Anfir está auxiliando as empresas a se adaptarem a essas mudanças?

A indústria vem procurando se manter tecnologicamente atualizada. Os fabricantes investem no desenvolvimento de aplicação de novos materiais, como nióbio, além de ampliarem a utilização de outros, como o alumínio. O objetivo é obter mais leveza para ampliar a capacidade de carga e incre-

O ano de 2024 brilha em nosso calendário porque é ano de Fenatran. A maior feira de logística da América Latina é o polo de reunião de todo o setor de transporte de carga. Tradicionalmente é um evento impulsionador de vendas para a indústria, e com isso podemos dizer que nossa expectativa para o ano de 2024 é boa.

mentar a economia de combustível para o transportador sem abrir mão de nenhum aspecto da segurança da operação. O setor oferece também soluções personalizadas que atendem às mais variadas demandas, indo de movimentação de carga com guindastes e de plataforma de manutenção de plantas industriais, por exemplo, até camarotes de celebridades e unidades móveis de saúde, fundamentais na implementação de políticas públicas como campanhas de vacinação.

Com a comemoração dos 60 anos da NTC&Logística, como a parceria entre as duas entidades tem contribuído para o desenvolvimento e para o aprimoramento do mercado de implementos rodoviários e de transporte de cargas? Quais foram os principais resultados dessa colaboração até agora?

Se fossemos enumerar as diversas contribuições que ambas as entidades e seus respectivos associados têm feito ao longo dos anos, levaríamos décadas. Sem exagero, somos dois setores feitos um para o outro: nossos negócios só existem porque existem transportadores. O que esperamos do futuro é poder contribuir com soluções ainda mais tecnológicas para toda a movimentação de carga do setor.

Como a Anfir vislumbra as perspectivas para o mercado de implementos rodoviários em 2024? Quais as principais estratégias e iniciativas planejadas para enfrentar os desafios e para aproveitar as oportunidades no próximo ano?

O ano de 2024 brilha em nosso calendário porque é ano de Fenatran. A maior feira de logística da América Latina é o polo de reunião de todo o setor de transporte de carga. Tradicionalmente é um evento impulsionador de vendas para a indústria, e com isso podemos dizer que nossa expectativa para o ano de 2024 é boa. Claro, o período não é formado apenas pela Fenatran. Entendemos que há um direcionamento na política econômica do governo em direção à redução gradativa dos juros. Essas ações devem continuar em 2024, o que poderá beneficiar o acesso ao crédito, facilitando a aquisição de equipamentos.

O mercado de caminhões, acreditamos, deve voltar muito forte após o primeiro ano do Euro 6, e todo esse movimento vai alicerçar ainda mais o crescimento, a produção e a comercialização dos implementos dos nossos associados.

Acreditamos um 2024 muito positivo ao setor do transporte rodoviário de cargas.

ESTAMOS NO YOUTUBE



ENTREVISTAS

Bate papo com personalidades do setor, discutindo sobre em assuntos em foco da atualidade



EVENTOS

Cobertura dos maiores eventos da entidade, mostrando seus participantes e os assuntos discutidos.



GIRO NTC

Resumo do que foi notícia nas news da entidade ao final de cada mês.



Fique por dentro
dos melhores
conteúdos sobre o setor
na **TV NTC**



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



Domingos de Oliveira Fonseca (1990-1992)



“Entendo que a questão da regulação da legislação da atividade de transporte foi o divisor de águas que fez com que o setor ficasse definitivamente representado no conjunto das atividades empresariais do país”

Presidente da NTC&Logística entre 1990 e 1992, Domingos de Oliveira Fonseca, destacou a importância da regulação da atividade de transporte para o desenvolvimento do setor no Brasil.

Como você se sente fazendo parte de uma entidade que contribui há 60 anos para o transporte de cargas e logística no Brasil?

Feliz e reconhecendo o mérito que a entidade possui neste assunto.

Ao longo dos anos, como você vê a evolução do setor de transporte de cargas e logística? Quais foram os principais desafios enfrentados no passado?

O setor continua evoluindo ao longo do tempo e, também, acompanhando as exigências empresariais como um todo.

Entendo que a questão da regulação da legislação da atividade de

transporte foi o divisor de águas que fez com que o setor ficasse definitivamente representado no conjunto das atividades empresariais do país.

Considerando os desafios atuais, como você enxerga o futuro do setor de transporte de cargas e logística? Quais são as principais mudanças e tendências que você identifica?

Vejo com otimismo devido ao natural crescimento da economia do país, mas observo que a atividade carece de maiores investimentos em tecnologias que melhorem a produtividade do setor.

As principais conquistas da entidade se deram, principalmente, pelo reconhecimento público por meio de campanhas publicitárias como a “Sem caminhão o Brasil para” e a “Caminhão transportando tudo para todos”.

O que ainda falta para o setor de transporte de cargas e logística alcançar um nível de excelência? Quais são os principais obstáculos que precisam ser superados?

Faltam linhas de crédito privilegiadas e destinadas à modernização do setor de transporte, especialmente nas questões que impactem na operação da atividade.

Pensando no futuro da NTC&Logística, o que você deseja para a entidade? Quais são as metas e objetivos que você gostaria de ver alcançados nos próximos anos?

Desejo que a entidade continue defendendo as bandeiras tradicionais do setor, porém com prioridade na valorização da atividade de transporte perante a sociedade brasileira como meta e objetivo para os próximos anos.

Como ex-presidente da NTC&Logística, qual o legado que você gostaria que a entidade deixasse para o setor de transporte de cargas e logística como um todo?

O reconhecimento público da importância do transporte rodoviário no desenvolvimento econômico do país para o presente e para o futuro.

Qual é o papel da NTC&Logística na defesa dos interesses e no

desenvolvimento do setor de transporte de cargas e logística no Brasil?

Entendo que a entidade tem o papel de aliar esforços no sentido de tornar a atividade de transporte mais competitiva e eficiente, além de socialmente ainda mais justa.

Quais são as principais conquistas da NTC&Logística ao longo de seus 60 anos de existência que você pôde acompanhar e que considera importante?

As principais conquistas da entidade se deram, principalmente, pelo reconhecimento público por meio de campanhas publicitárias como a “Sem caminhão o Brasil para” e a “Caminhão transportando tudo para todos”.

Essas campanhas mudaram a consciência coletiva da população e trouxeram ao setor uma visibilidade que não existia anteriormente.

Por fim, qual é a mensagem nestes 60 anos que você gostaria de transmitir para os transportadores e para aqueles que fazem parte da NTC&Logística?

Trago como mensagem meu otimismo permanente em relação ao futuro do transporte e das entidades representativas. Além disso, a minha confiança de que o trabalho desenvolvido atualmente pela entidade continuará rendendo bons resultados ao longo do tempo.

SISTEMA TRANSPORTE:

a serviço do desenvolvimento do setor



Vander Costa
Presidente do Sistema
Transporte

Sob o lema “O Transporte Move o Brasil”, o trabalho do Sistema Transporte tem se notabilizado nos últimos anos pela defesa dos interesses dos transportadores brasileiros junto aos três poderes e pela produção de informações técnicas que subsidiam ações relevantes para o desenvolvimento do setor.

A capacidade da atividade transportadora foi e vem sendo colocada à prova. Em um curto espaço de tempo, as empresas transportadoras tiveram de lidar com sucessivas crises econômicas e políticas, com a defasagem do valor do frete, falta de segurança, condições precárias de infraestrutura e alto preço dos combustíveis, dentre outros elementos que impactam diretamente a nossa atividade.

O setor, porém, mostrou – com bastante inovação e trabalho – toda a sua resiliência e habilidade de se reinventar. O Sistema Transporte busca cada vez mais estar em consonância com os interesses do transporte brasileiro e os defender nas diferentes esferas de poder e da sociedade. Isso se deve ao trabalho conjunto realizado pela Confederação Nacional do Transporte (CNT), pelo Serviço Social

do Transporte e Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte (SEST SENAT), pelo Instituto de Transporte e Logística (ITL) e pelas federações, que, com uma atuação integrada, potencializaram as entregas ao nosso setor.

Ainda temos um longo caminho até a retomada do pleno crescimento econômico, por isso estamos engajados em contribuir para a construção de uma nação mais moderna e que atenda aos anseios da sociedade em matéria de emprego, de renda e de qualidade de vida. Esse contexto nos impõe o desafio de investirmos ainda mais em ações transversais na promoção institucional do setor e das entidades que compõem o Sistema Transporte.

Estamos sob um novo governo. Com isso, todos nós, brasileiros, esperamos um ciclo virtuoso demarcado pela redução do custo Brasil, pelo controle da inflação e pelo estabelecimento de juros mais baixos com maior equilíbrio fiscal. Acreditamos que esse é o caminho para garantir uma maior competitividade ao setor produtivo brasileiro, para atrair investimentos e para assegurar um crescimento sustentado.

Para isso, é necessária uma ampla união de esforços capitaneada pelo governo para avançar em uma agenda de aprimoramento das políticas públicas de infraestrutura de transporte, de modernização do ambiente negocial e do arcabouço regulatório nacional. Isso ocorre porque precisamos assegurar a segurança jurídica e as bases para viabilizar os investimentos privados. O esforço isolado do Poder Executivo, porém, não é suficiente para alcançarmos esse objetivo comum. É imperativo que o Congresso Nacional encampe as pautas necessárias, como tem feito, para buscarmos o progresso socioeconômico do país.

Tivemos uma importante indicação desse trabalho colaborativo com a aprovação da proposta de

reforma tributária na Câmara dos Deputados. Após a articulação da CNT, o texto contemplou algumas importantes conquistas para o setor de transporte.

Entre elas, estão a garantia constitucional de redução de 60% da alíquota para os serviços de transporte coletivo de passageiros, sejam eles rodoviário, ferroviário ou hidroviário, de caráter urbano, semiurbano, metropolitano, intermunicipal e interestadual, com a possibilidade de isenção total; a garantia do crédito na compra do combustível como insumo; a concessão de crédito ao contribuinte adquirente de serviços de transportador autônomo pessoa física que não seja contribuinte do imposto, nos termos da lei complementar; a garantia de

Estamos sob um novo governo. Com isso, todos nós, brasileiros, esperamos um ciclo virtuoso demarcado pela redução do custo Brasil, pelo controle da inflação e pelo estabelecimento de juros mais baixos com maior equilíbrio fiscal.



isenção do Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores (IPVA) para embarcações de pessoa jurídica que detenham outorga para prestar serviços de transporte aquaviário e para aeronaves de operador certificado para prestar serviços aéreos a terceiros; e a manutenção da sistemática do Simples com o recolhimento do Imposto sobre Bens e Serviços (IBS) e da Contribuição sobre Bens e Serviços (CBS) de forma opcional, garantindo o repasse de crédito na proposição do montante recolhido.

No Senado, a CNT dará continuidade ao esforço de aprimorar o texto de forma a contemplar outros interesses do nosso setor, com o objetivo de assegurar uma reforma ampla que traga justiça, neutralidade e simplicidade ao sistema tributário nacional, sem aumento da atual carga tributária global e setorial. Seguiremos dialogando com os parlamentares e com o Poder Executivo para que seja viabilizada uma alíquota reduzida para o transporte de cargas e para o setor aéreo, além da necessidade de trazer maior clareza ao artigo que versa sobre a isenção para o transporte internacional de cargas e passageiros.

Também temos alertado o poder público acerca da necessidade da continuidade das concessões e dos investimentos públicos em obras de infraestrutura, como a recuperação rodoviária. Nesse sentido, no começo de 2023, mobilizamos o Congresso Nacional e as autoridades competentes para que aumentassem o orçamento para investimentos em infraestrutura de transporte neste ano. E conseguimos uma grande vitória: o montante aprovado foi de mais de R\$ 18,7 bilhões – três vezes maior do que o previsto inicialmente.

O desafio neste momento é garantir que esse recurso seja bem investido até o final deste ano. Queremos

destravar projetos voltados à recuperação da infraestrutura de transporte em todos os modais, especialmente os de elevada importância social e aqueles que viabilizem a maior utilização da multimodalidade.

Outra recente conquista para o setor foi a sanção da Lei nº 14.599/2023, que, dentre outros temas, estabelece a exclusividade ao transportador na contratação do seguro de cargas. O trabalho para garantir a aprovação e a sanção dessa nova legislação foi articulado pela CNT com o apoio fundamental da Associação Brasileira de Logística, Transportes e Cargas (ABTC), da Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística (NTC&Logística) e das federações filiadas.

Trata-se de matéria pela qual o setor lutava há anos e que, agora, se torna realidade. Isso somente foi possível graças à nossa união e à articulação conjunta de todo o setor com dois governos diferentes e com parlamentares de todos os espectros ideológicos. Foi uma vitória que servirá de exemplo para as próximas lutas que certamente virão.

A CNT também deu continuidade à produção de conhecimento e de informações de excelência para auxiliar a atividade transportadora e subsidiar as políticas públicas, as ações e os planos de governo necessários para elevar a eficiência do transporte e a competitividade do país no cenário mundial. Em um ano decisivo para a democracia brasileira, a confederação disponibilizou à sociedade brasileira sete rodadas da sua pesquisa de opinião. Os levantamentos apresentaram a opinião da população sobre o cenário político, o emprego, a saúde, a educação e a segurança pública.

Entregamos a Pesquisa CNT Perfil Empresarial – TRC, a primeira de uma série que caracteriza, em particular, as empresas que atuam no setor de



transporte. Recentemente, divulgamos o primeiro volume da série Transporte & Desenvolvimento, que traz uma análise de grandes riscos do setor de transporte. O estudo inédito identificou 29 grandes riscos para o setor de transporte, divididos em seis categorias: ambiental, ambiente de negócios, econômica, geopolítica, social e tecnológica.

Além disso, a preocupação com as mudanças climáticas tem motivado a busca por soluções menos poluentes no transporte. Por isso, buscamos, diariamente, viabilizar o acesso dos transportadores a informações estratégicas de temas relevantes, como novas tecnologias e fontes de energia mais limpas, e a práticas ambientalmente sustentáveis.

Contamos com o Despoluir, maior programa ambiental do transporte no Brasil. Essa iniciativa pioneira da CNT

e do SEST SENAT vem sendo decisiva para tornar o transporte cada vez mais limpo, eficiente e sustentável. Desde a sua criação, há 15 anos, foram realizadas mais de 4 milhões de avaliações ambientais e mais de 27 mil empresas e aproximadamente 28 mil caminhoneiros autônomos atendidos.

No campo da assistência aos trabalhadores do transporte, o SEST SENAT tem motivos de sobra para comemorar. Afinal, a instituição chegou a três décadas de existência, transformando a realidade dos trabalhadores do transporte e dos seus dependentes e contribuindo para elevar a competitividade dos transportadores por meio da oferta de serviços de educação profissional e de qualidade de vida.

De janeiro a maio de 2023, por exemplo, realizamos cerca de 6 milhões de atendimentos, sendo mais de 3,36 milhões em saúde e qualidade



Por isso, trabalhamos para garantir mais investimentos para o setor e para fortalecer as bases para que a atividade transportadora possa ser exercida de maneira eficiente, rentável e segura.

de vida dos trabalhadores e mais de 2,60 milhões de atendimentos em capacitação profissional. Isso atesta que a gestão eficiente resulta em mais entregas e demonstra o empenho do Sistema Transporte em administrar, da melhor forma possível, a contribuição compulsória de mais de 30 mil empresas e transportadores autônomos. Chegamos a 162 Unidades Operacionais em todo o país, onde são ofertados cursos especializados, presenciais e a distância, nas mais diversas áreas do conhecimento, da operação à gestão dos negócios, além das nossas mobilizações nacionais, que promovem milhões de atendimentos.

Quando falamos da qualificação da alta gestão no setor, no último ano, as ações do Instituto de Transporte e Logística (ITL) foram centradas nas melhores práticas de gestão do mundo dos negócios para desenvolver o transporte cada vez mais. O ITL – que celebrou neste ano, seus dez anos de existência – atua com foco na capacitação e na geração de conhecimento

para aprimorar o capital humano e a inovação da atividade transportadora. No Programa Avançado de Capacitação do Transporte, lançamos a especialização em Logística e Supply Chain 4.0, o MBA em Gestão Estratégica de Marketing e o curso Governança, Compliance e Gestão de Riscos.

Todos esses resultados mostram que o Sistema Transporte existe para buscar atender às diferentes necessidades do setor transportador brasileiro, e isso acontece porque entendemos que não há uma única solução para todos os desafios, pois problemas diferentes demandam soluções diferentes.

Esses resultados positivos, no entanto, não nos confortam nem devem nos acomodar. Sabemos que ainda temos muitos desafios a serem superados. Por isso, trabalhamos para garantir mais investimentos para o setor e para fortalecer as bases para que a atividade transportadora possa ser exercida de maneira eficiente, rentável e segura.



18
serviços



1.500
associados



510
profissionais
capacitados*



1.230
participantes
nas comissões*



4.500
participantes
em eventos*



15.800
atendimentos*

SETCESP



*de janeiro a julho/2023

www.setcesp.org.br

Memória, identidade e resultado:
como seu legado

POTENCIALIZA SEUS NEGÓCIOS

A Fundação Memória do Transporte (FuMTran), em seu centro de memória, reúne um rico acervo do transporte brasileiro, das principais modalidades, de cargas e de passageiros. Esta é sua principal missão: preservar a memória, a história e a cultura do transporte. É um trabalho perene, contínuo e infundável.

A memória começa pela identidade, ou seja, quem sou, de onde venho, o que faço, quais resultados alcanço.

“Quando você sabe de onde vem, começa a descobrir para onde vai.” – FuMTran

Identidade gera identificação. É quando outras pessoas demonstram afinidade, respeito e conhecimento em relação a quem você é, o que faz e quais resultados alcança. Quanto mais pessoas se identificam com você, mais você tem engajamento, e suas iniciativas, exemplos e ações se tornam algo coletivo, respeitado e compartilhado.

Do compartilhamento resulta o reconhecimento, ou seja, não só o que você realiza é crível, admirado e respeitado, como começa a ser reconhecido por outras pessoas. Sua imagem começa a ter divulgação espontânea, suas

ações são merecedoras de crédito, outras pessoas as tomam como exemplos, sentem-se bem em estar próximos.

A partir daí, advém o conhecimento, quando o que fazemos toca outrem e nos diz respeito e conseguimos aplicar aquilo no nosso dia a dia.

“O conhecimento é o conhecimento das causas – a causa material (aquilo de que uma coisa é feita), a causa formal (aquilo que faz com que uma coisa seja o que é), a causa eficiente (a que transforma a matéria) e a causa final (o objetivo com que a coisa é feita).” – Aristóteles

A aplicação cotidiana do que aprendemos precisa ser útil e funcional ao nosso escopo de vida, de trabalho e de realização. Dessa forma, a utilidade e a funcionalidade resultam em progresso, em evolução e em crescimento.

Crescendo, evoluindo e progredindo, reforço minha própria identidade. Eis a razão de a memória ter a possibilidade de lhe alavancar crescimento e sucesso ao perenizar sua identidade.

Pense nisso, invista na preservação da memória, colha resultados positivos futuros!

“Quando você sabe de onde vem, começa a descobrir para onde vai.” – FuMTran



A história do transporte e o futuro do setor dependem de você



- › Participe da campanha de construção do museu virtual **Memória do Transporte Brasileiro**.
- › Destine até **4% do seu IRPJ** devido ao **projeto cultural da FuMTran**.
- › Fortaleça a **sua imagem institucional**, agregando valor à sua marca.
- › Crie novas **oportunidades de negócios**.
- › Preserve a cultura, a memória e a história do **transporte brasileiro**.
- › Projete o **futuro que você quer** para o setor.

O projeto tem **captação autorizada pelo Ministério da Cultura** – PRONAC 221494 – com doações a serem realizadas pelos mecanismos da **Lei de Incentivo à Cultura** (Lei nº 8.313/1991).

Para efetivar sua doação, entre em contato conosco:
(11) 5555-3656
fumtran@fumtran.org.br

Parceria SETCEMG e NTC&Logística:

A UNIÃO DE ESFORÇOS

que valoriza o transporte

O Sindicato das Empresas de Transportes de Cargas e Logística de Minas Gerais (SETCEMG) completa 70 anos no dia 3 de outubro deste ano. Desde a obtenção de seu Registro Sindical, em 1961, a entidade está à frente dos legítimos interesses das empresas de transporte rodoviário de cargas de Minas Gerais, representando perante autoridades administrativas e judiciárias os interesses gerais da categoria e os interesses individuais dos associados relativos às atividades de transporte, além de oferecer capacitação técnica e profissional aos empresários e aos empregados.

Ao longo de sua história, o SETCEMG coleciona conquistas e ações inovadoras. Vale destacar sua atuação na incorporação do ad valorem no frete do transporte rodoviário (advindo do setor ferroviário) na década de 1960, a restrição à entrada de capital externo no setor, o Movimento pelo Imposto Único no início dos anos 1990 e o apoio à criação de uma delegacia especial de roubo de cargas.

O SETCEMG foi o sindicato pioneiro a colocar a questão da mobilidade urbana no cenário do transporte, participando ativamente das discussões sobre o veículo urbano de cargas (VUC), e atuou intensamente na definição dos espaços de coleta e entrega nos centros urbanos.

Foi também pioneiro ao criar o Plano de Saúde integrado à Convenção Coletiva de Trabalho, importante proteção

para o trabalhador e sua família.

Com sua frequente atuação junto ao Governo de Minas Gerais, obteve a adequação de vários tributos, a concessão de regimes especiais de tributação e fiscalização, parcelamento do Imposto sobre Propriedades de Veículos Automotores (IPVA) para veículos de transporte de cargas, além de diversos ajustes nas regras de circulação de veículos de carga.

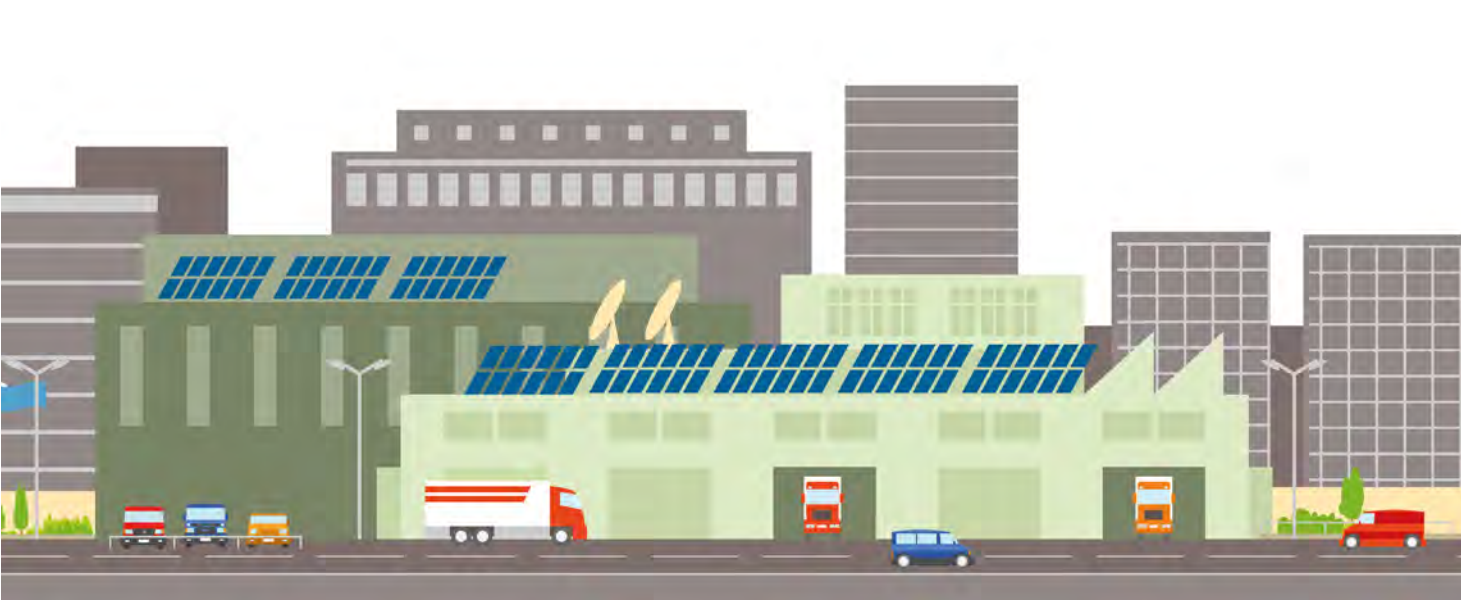
No plano nacional, atua fortemente na regulamentação e no disciplinamento do transporte rodoviário de cargas, contribuindo para a atual redação das Leis nº 11.442, 12.619 e 13.103 e das diversas normas relativas ao transporte de produtos perigosos.

No plano das relações sindicais, conduz negociações bem sucedidas em diversos dissídios, celebrando inúmeras convenções e acordos coletivos de trabalho, sempre mediando interesses da categoria econômica do pequeno ao grande porte, com as reivindicações legítimas e conquistas das categorias laborais atuantes no segmento.

Sempre com a marca da inovação e do pioneirismo em suas ações, o SETCEMG instituiu há mais de 10 anos em seu calendário de ações a campanha Junho Verde de sustentabilidade econômica, ambiental e social. Ainda, realizou recentemente o Fórum de Segurança Logística, a Campanha Ir e Vir Seguro e o Encontro de Empresários com debates de temas fundamentais para o setor e



Antônio Luís da Silva Júnior
Presidente do Sindicato das Empresas de Transportes de Cargas e Logística de Minas Gerais (SETCEMG)



empreendeu uma parceria com o Movimento Pró-Vidas BR-381 para reforçar aos órgãos públicos a necessidade de celeridade no processo de duplicação da “rodovia da morte”.

Este conjunto de atribuições e atividades representa a razão de sua existência e atuação, sempre voltadas para a valorização dos interesses dos transportadores rodoviários de carga, promovendo a defesa e apoio ao segmento nas áreas técnica, comercial, administrativa, fiscal e trabalhista. Exerce também pressões legítimas junto aos órgãos estatais e realiza o amadurecimento de relações produtivas com outras entidades e a sociedade civil, destinatária final do transporte de bens.

Nesse trabalho, sempre contou com a força e a atuação de suas empresas associadas, que representam importante percentual do capital nacional ligado ao transporte e logística rodoviários e que são representadas por abnegados empresários que dedicam parte de seu tempo e esforço em prol da categoria e com o apoio de outras entidades afins.

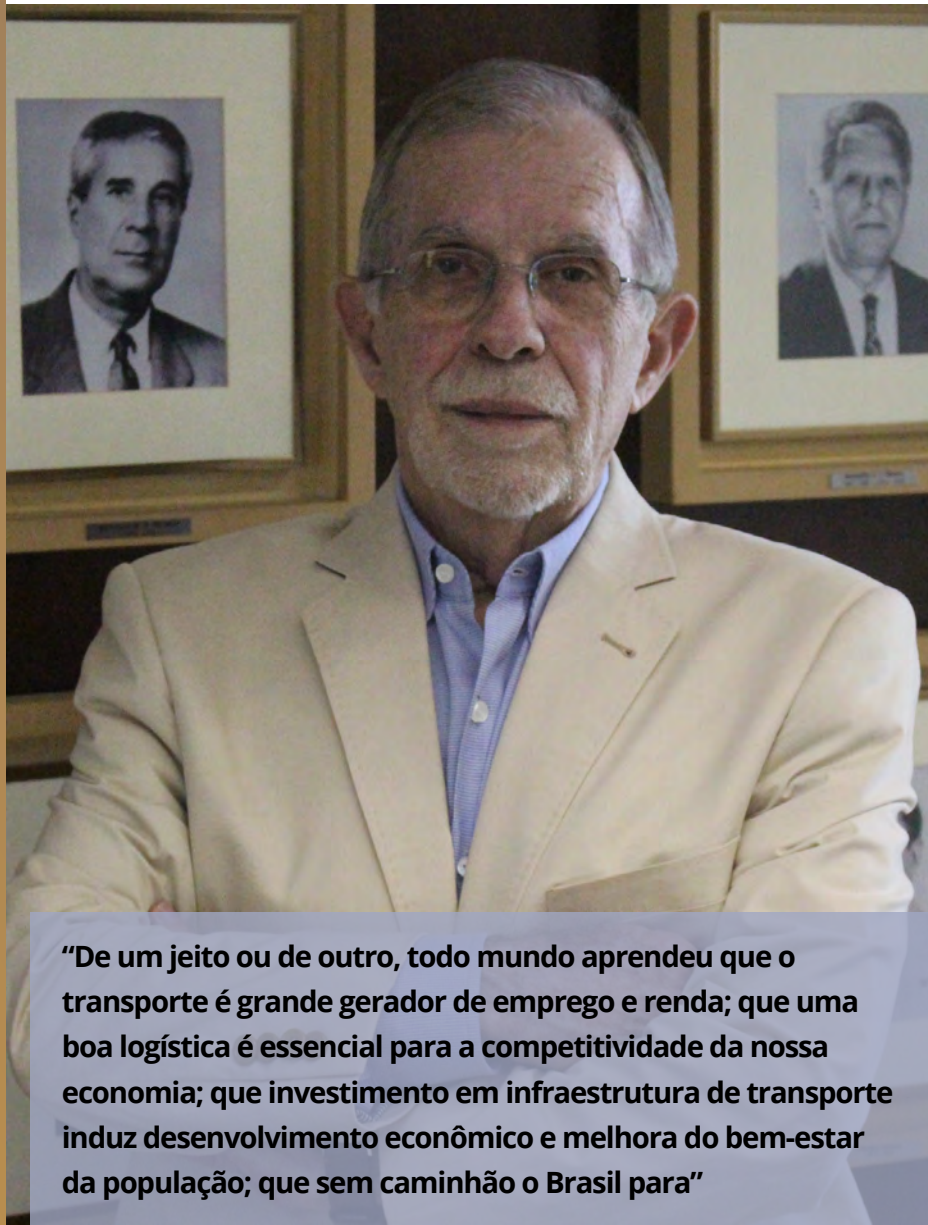
Para o sucesso de sua empreitada, busca contar, cada vez mais, com a adesão e colaboração participativa próprias do ambiente sindical, que não se restringe, como visto, à esfera eminentemente restrita das relações de trabalho.

Diante de tal amplitude de atuação e da crescente pressão exercida pelos embarcadores e pelo cenário econômico e normativo, torna-se inegável a importância da efetiva participação das empresas e empresários por meio da sindicalização ou da associação nos quadros da entidade, visando reforçar o papel do SETCEMG e das instituições que representam a categoria.

Neste sentido amplo de sua atuação de valorização da imprescindível união de forças, o SETCEMG sempre teve na NTC&Logística uma parceira que atua como grande articuladora dos interesses do setor, o que comprova a pertinência e a conveniência da efetiva adesão e participação de todos os empresários dedicados ao transporte rodoviário de cargas em suas respectivas representações sindicais.

O SETCEMG foi o sindicato pioneiro a colocar a questão da mobilidade urbana no cenário do transporte, participando ativamente das discussões sobre o veículo urbano de cargas (VUC), e atuou intensamente na definição dos espaços de coleta e entrega nos centros urbanos.

Geraldo Vianna (2002-2004 e 2005-2007)



“De um jeito ou de outro, todo mundo aprendeu que o transporte é grande gerador de emprego e renda; que uma boa logística é essencial para a competitividade da nossa economia; que investimento em infraestrutura de transporte induz desenvolvimento econômico e melhora do bem-estar da população; que sem caminhão o Brasil para”

Geraldo Vianna atuou como presidente da NTC&Logística de 2002 a 2007. O empresário, que também teve atuação de destaque em outras entidades do setor, destaca o trabalho desenvolvido pela NTC no ganho de imagem e o reconhecimento público da relevância econômica e social do transporte rodoviário de cargas (TRC).

Como você se sente fazendo parte de uma entidade que contribui há 60 anos para o transporte de cargas e logística no Brasil?

Só fiquei sabendo que a NTC existia e quais eram seus objetivos estatutários quando, recém-formado, cheguei ao transporte, em 1970. A associação tinha então apenas sete anos de existência e uma sede modesta na Rua Araújo, no Centro de São Paulo. Fui lá algumas vezes, representando uma empresa de transporte que se tornara cliente do meu escritório de advocacia, a Transdroga. Eu não conhecia quase nada de transporte, mas estava impressionado com a importância social e econômica da atividade e, ao mesmo tempo, com a sua fragilidade institucional e insegurança jurídica. Vi naquela entidade, que também iniciava a sua trajetória, um caminho para começar a reverter essa situação. O que eu não sabia na época é que, dali em diante, esse viria a ser o tema dominante da minha vida profissional. Quando vejo o notável sistema de representação que temos hoje e o comparo ao que tínhamos então (uma NTC ainda muito frágil, dando os seus primeiros passos, e meia dúzia de sindicatos regionais, pequenos, que interagiam muito pouco), não posso deixar de me orgulhar de ter feito parte do pequeno grupo que concebeu e que foi capaz de realizar esse grande salto, tendo o liderado durante alguns anos, quando presidi a NTC.

Ao longo dos anos, como você vê a evolução do setor de transporte

de cargas e logística? Quais foram os principais desafios enfrentados no passado?

Os desafios vencidos foram inúmeros, seja no plano da organização interna, seja no que diz respeito à legislação, à tributação, a financiamento, a infraestrutura, ao relacionamento com o poder público, inclusive com o judiciário, com as agências reguladoras, com concessionárias de serviço público, dentre outros. Talvez possamos enumerá-los mais adiante. Por ora, quero destacar uma mudança importantíssima da qual as novas gerações normalmente não se dão conta: o ganho de imagem e o reconhecimento público da relevância econômica e social do transporte rodoviário de cargas (TRC). Durante muitos anos, sempre que se tratava de formular uma reivindicação ou de dar explicações sobre determinada questão do setor para autoridades, para a classe política ou para a mídia, era imprescindível fazer uma longa introdução para discorrer sobre a participação do setor no Produto Interno Bruto (PIB) do Brasil, sobre a quantidade de empregos diretos e indiretos que gerava, sobre o tamanho da frota, sobre o papel estratégico do transporte para o conjunto da atividade econômica. Depois, ainda era preciso dizer o que era a NTC e qual a sua importância e representatividade. Hoje tudo isso é matéria vencida. De um jeito ou de outro, todo mundo aprendeu que o transporte é grande gerador de emprego e renda; que uma boa logística é essencial para a competitividade da nossa economia; que investimento em infraestrutura de transporte induz desenvolvimento econômico e melhora do bem-estar da população; que “sem caminhão o Brasil para”. Não é pouca coisa. E foi a porta de entrada de todas as demais conquistas.

Considerando os desafios atuais, como você enxerga o futuro do setor de transporte de cargas e logística? Quais são as principais mudanças e tendências que você identifica?

Diante do ritmo alucinante das inovações tecnológicas e da necessidade de medidas cada vez mais drásticas para proteger o meio ambiente, as transformações tendem a ser

gigantescas. A frequência e a gravidade crescentes dos eventos climáticos extremos em todo o mundo e ao redor de nós exigem a antecipação para já de metas e de iniciativas anteriormente cogitadas para 2050 ou mais à frente. Por isso, parece-me inevitável nos próximos anos uma crescente intervenção regulatória do Estado, impondo, por exemplo, renovação/eletificação da frota de caminhões; maior racionalidade das operações; redução de ociosidade; maior segurança jurídica e patrimonial para os operadores e seus clientes; segurança do trabalho e de trânsito; melhor de gerenciamento de risco e de compliance, para que veículos de carga causem ou sofram menos acidentes, tentando impedir também o seu uso para fins ilícitos. Tudo isso exigirá investimentos e ganhos de expertise pelos operadores privados e aumento do controle dos órgãos públicos envolvidos na regulação da atividade, com uso intensivo de novas tecnologias. Decorrem desse quadro algumas consequências que me parecem óbvias e que, em parte, já estão acontecendo, tais como paulatino estreitamento do mercado para transportadores autônomos; aumento da utilização de frota própria; concentração de capitais; diminuição do número de pequenos operadores; e aceleração da desnacionalização do controle das empresas. Aqui estou apenas apontando possíveis tendências, sem fazer juízo de valor a respeito delas.

O que ainda falta para o setor de transporte de cargas e logística alcançar um nível de excelência? Quais são os principais obstáculos que precisam ser superados?

Há vários pressupostos para que esse estágio de excelência possa ser atingido. Primeiro, que os operadores do setor se percebam essencialmente – e cada vez mais – como agentes logísticos, e não como transportadores de uma determinada modalidade (rodoviário, ferroviário, aquaviário, aéreo, dutoviário e tantas mais quantas possam ser concebidas ou inventadas). O veículo utilizado, próprio ou de terceiros, determina a modalidade utilizada na operação ou em parte

dela e pode ser circunstancial a depender do mercado e da origem/destino em cada caso. O seu negócio será sempre atender a uma necessidade do cliente, seja de natureza B2B (business to business, em tradução livre “empresa para empresa”), B2C (business to customer, em tradução livre “empresa para consumidor”) ou mesmo de logística reversa, que tende a ganhar cada vez mais importância diante da necessidade de se aumentar dramaticamente a reciclagem para poupar desperdícios e agressões ao meio ambiente. Além disso, é preciso fazer tudo isso de forma competitiva, com a melhor relação custo/benefício. Em segundo lugar, é fundamental que esses operadores estejam sempre atualizados no tocante às inovações tecnológicas, que não param de surgir e de nos surpreender pelo seu caráter disruptivo, e que sejam capazes de as incorporar ao seu negócio. Porém, antes de tudo isso, é crucial melhorar substancialmente a qualidade da mão de obra do setor. Felizmente, o setor está preparado para enfrentar esse desafio graças ao SEST SENAT, que resultou de uma luta de muitos anos.

Pensando no futuro da NTC&Logística, o que você deseja para a entidade? Quais são as metas e objetivos que você gostaria de ver alcançados nos próximos anos?

Metas e objetivos mudam a cada momento à medida que se transforma as realidades política, econômica e social do país. O importante é que a entidade e o sistema de representação no qual ela se insere continuem preparados para responder e para superar os desafios que vierem a se apresentar em cada momento, tal como têm estado nas últimas décadas.

Como ex-presidente da NTC&Logística, qual o legado que você gostaria que a entidade deixasse para o setor de transporte de cargas e logística como um todo?

Penso que o legado é o próprio aparato representativo a que chegamos por aproximações sucessivas, corrigindo-o à medida em ia sendo construído. Ele é complexo, sim, até por refletir, inevitavelmente, a diversidade e o dinamismo da atividade representada, que se desenvolve de forma ininterrupta, executando os mais variados tipos de transporte no imenso território do nosso país e mesmo além de suas fronteiras.

Na sua opinião, qual é o papel da NTC&Logística na defesa dos interesses e no desenvolvimento do setor de transporte de cargas e logística no Brasil?

Além da NTC&Logística, muitas entidades representam atualmente o TRC, desde os sindicatos locais e regionais (além do Sindicato Nacional das Empresas de Transporte e Movimentação de Cargas Pesadas e Excepcionais (Sindipesa), que é de base nacional, representando um segmento específico), passando pelas respectivas federações, que se aglutinam em torno da seção de cargas da nossa Confederação Nacional do Transporte (CNT) até outras associações que representam segmentos específicos do TRC, como a Associação Brasileira de Transporte e Logística de Produtos Perigosos (ABTLP), a Associação Brasileira

de Transportadores Internacionais (ABTI) e outras. Todas se propõem a expressar e a defender os interesses das empresas de transporte de carga e dos operadores logísticos. Algumas são de representação direta (que eu chamo também de 1º grau), isto é, têm como associados as próprias empresas por meio de seus acionistas e controladores (como são os casos da própria NTC&Logística, das associações especializadas e dos sindicatos). Outras são de representação indireta (ou de 2º grau), cujos sócios são os sindicatos, não as empresas. Estão neste caso as federações e a própria CNT. Algumas são de âmbito nacional, como a NTC&Logística, a CNT e as outras associações a que já me referi. Outras são de âmbito local ou regional, como os sindicatos e as federações. A maioria é de representação geral (o TRC como um todo); outras, de representação específica (segmentos de transporte, tais como a ABTI, a ABTLP e o Sindipesa). Faço essas distinções para concluir que a NTC&Logística tem uma singularidade: dentre todas, é a única que, sendo de 1º grau, é também de âmbito nacional e representa todas as especializações do TRC. É a única, portanto, que reúne os próprios empresários, diretamente, como pessoas físicas e cidadãos, expressando as suas preocupações, urgências e prioridades. Por outro lado, transita com grande desenvoltura entre o mundo sindical e o associativo.

Quais são as principais conquistas da NTC&Logística ao longo de seus 60 anos de existência que você pôde acompanhar e que considera importantes?

Foram muitas as conquistas. Enumerá-las e discorrer sobre cada uma exigiria um livro. Do que me foi permitido viver e participar, tenho o sentimento de que o momento em que o setor acordou para a necessidade de se organizar e de se fortalecer politicamente foi a chegada em nosso país de alguns grandes grupos estrangeiros de transporte, por volta de 1972/1973. Chegaram e passaram a operar com uma política comercial muito agressiva que não deixava dúvidas de que haviam vindo para eliminar a concorrência e para dominar o mercado. No 4º Congresso da NTC, em São Paulo (1975), foi aprovada uma indicação de que a entidade deveria priorizar a promulgação de uma lei que impedisse a desnacionalização da atividade, a exemplo da legislação então aplicável ao transporte aéreo que limitava a 20% a participa-

Metas e objetivos mudam a cada momento à medida que se transforma as realidades política, econômica e social do país. O importante é que a entidade e o sistema de representação no qual ela se insere continuem preparados para responder e para superar os desafios que vierem a se apresentar em cada momento, tal como têm estado nas últimas décadas.

ção de estrangeiros. Fui designado para elaborar o anteprojeto de lei que se transformou no Projeto de Lei apresentado pelo deputado Cunha Bueno (PDS/SP) e, depois, na Lei nº 6.813/80. A longa e difícil tramitação pelo Congresso Nacional, em pleno regime militar (governo Figueiredo) e contra a vontade manifesta do seu ministro mais poderoso, general Golbery do Couto e Silva, foi uma epopeia que marcou para sempre a história da NTC e do setor. O presidente da entidade era Oswaldo Dias de Castro, que, com rara sensibilidade, soube aproveitar a força daquela tese para unir o setor em todo o país em torno dela e da NTC. As reuniões quadrimestrais do Conet, que ele conduzia com grande habilidade, eram o palco onde se dava a identificação e o debate dos temas que, de fato, interessavam aos empresários de transporte do Brasil inteiro em cada momento. Comissões e grupos de trabalho eram criados e trabalhavam intensamente no interregno entre os Conet. Seus relatórios, apresentados nas reuniões subsequentes, e as propostas contidas neles eram submetidos à deliberação do plenário. Cabia à NTC executar o que fosse decidido. Esse modelo apresentava múltiplas vantagens: os assuntos eram efetivamente resolvidos; a pauta avançava sempre; a NTC agia em nome de todos e com grande legitimidade, além de se tornar uma entidade conhecida e respeitada nacionalmente; abria-se espaço para revelar talentos e novas lideranças no desenvolvimento de temas tão variados e vitais para o empresariado de transporte. Foi assim que se revelaram as lideranças que vieram depois do Oswaldo e que se sucederam à frente da NTC durante pelo menos duas décadas, como os saudosos presidentes e amigos Thiers Fattori Costa, Sebastião Ubson

Ribeiro, Adalberto Panzan e Romeu Nerci Luft. Tive a honra de trabalhar com todos eles e de escrever alguns dos textos mais importantes produzidos em suas gestões, como discursos, projetos de lei, reformas de estatuto e documentos especiais para defesa de reivindicações do setor. Posso garantir que todos os ex-presidentes referidos acima tinham em mente e preservaram, na essência, a estratégia definida e posta em prática lá atrás, cujos pontos fundamentais eram: 1) criar uma federação nacional específica para representar o transporte de cargas (Federação Interestadual das Empresas de Transporte de Cargas e Logística (Fenatac)) que seria fracionada, depois, em tantas federações quanto possível, o que demandava a criação, antes, de sindicatos representativos da categoria nos principais polos geradores de cargas em todo o país – algo que foi feito; 2) obter a filiação dessas federações à CNTT, que, além de não ter um funcionamento efetivo, era restrita ao transporte terrestre de passageiros e cargas. Era preciso abri-la à representação de todas as modalidades de transporte, algo que faria a confederação deixar de ser de “transportes terrestres” para se transformar em Confederação Nacional “do Transporte” (CNT); 3) usar o peso econômico e político decorrente dessa ampliação para lutar pela criação do SEST e do SENAT, na mesma linha das demais entidades do Sistema S. É bom lembrar que criar ou alterar os estatutos de entidades de caráter sindical (como são sindicatos, federações e confederação) não era tarefa rotineira nem simples, menos ainda criar uma nova entidade do Sistema S. No primeiro caso, era preciso enfrentar o sistema cartorial instalado no Ministério do Trabalho, que passava, antes de tudo, pela aprovação

em um órgão essencialmente corporativista e ultraconservador, a Comissão de Enquadramento Sindical, cujo principal papel era dificultar qualquer mudança. O resultado é que criar a Fenatac e depois obter o seu ingresso na então CNTT exigiu uma batalha judicial. Além disso, a criação do SEST SENAT, que dependia da aprovação de uma lei, resultou em outra batalha, esta política, que só foi vencida em 1993, alguns meses depois da chegada à presidência da CNT do amigo Clésio Andrade, a quem também tive a honra de servir como vice-presidente executivo durante o primeiro ano de seu mandato. De fato, a NTC, sobretudo nas gestões Thiers e Sebastião, preparou o caminho, conseguiu superar um obstáculo inesperado que surgiu durante a Constituinte de 1988 e aprovou nas Comissões da Câmara o projeto de lei do então deputado federal Denisar Arneiro (ex-presidente da NTC). Mas a propositura “encalhou” na mesa e não se conseguia levá-la a plenário. Como já disse, foi só quando Clésio Andrade chegou à presidência da CNT, em 1993, que a tramitação teve reinício fulminante, sendo o projeto aprovado na Câmara e no Senado, resultando na Lei nº 8.706, de 14/09/93. Daí para a frente, a implantação e a gestão dos novos serviços ficaram a cargo da renovada CNT, que hoje não fica nada a dever a qualquer das outras confederações empresariais. O que importa, e que quero aqui salientar, é que nada disso caiu do céu ou aconteceu por acaso. Ao contrário, resultou de uma luta árdua e de uma estratégia bem definida e bem conduzida que deu certo. Para quem tiver dúvidas sobre isso, sugiro a leitura do livro *Missão cumprida*, de 1985, que escrevi a título de prestação de contas da gestão Thiers Fattori Costa à frente da NTC (1982-1985).

Espero que ela nunca perca esse papel que a singulariza e que a legitima e que continue atuando de forma harmoniosa e generosa com as demais entidades que compõem o nosso sistema de representação de modo que os empresários de hoje e do futuro possam orgulhar-se dela a exemplo dos de 50, 60 atrás, que ostentavam em seus caminhões, como um selo de qualidade, a expressão “Filiado à NTC”.

Ele está no acervo da Fundação Memória do Transporte (FuMTran) e pode ser acessado digitalmente. Recomendando em especial o capítulo “Futuro previsível”. Está tudo lá.

Quanto ao meu próprio mandato de presidente da NTC (2002 a 2007), gostaria de destacar apenas três pontos: 1) o reencontro da nossa entidade nacional com suas bases por meio dos encontros regionais realizados com grande frequência em cidades diferentes de todo o país; 2) a consolidação da Fenatran como uma das maiores entidades do gênero em todo o mundo; e 3) a aprovação da Lei nº 11.442, de 05/01/07, que veio para resgatar o compromisso histórico da regulamentação da atividade e para superar aspectos que traziam enorme insegurança jurídica para o empresariado do setor, como a falta de clareza com relação à responsabilidade civil por perdas e danos à carga transportada, por prescrição, por registro de operadores e frota, por reconhecimento da inexistência de relação de emprego na contratação de transportadores autônomos, dentre outros. Falei aqui mais das outras gestões do que da minha, porque também fiz parte delas, em especial daqueles queridos amigos e ex-presidentes que já não estão entre nós. Os que graças a Deus estão vivos poderão, eles próprios, contar suas histórias. Por falar nisso, depois de relatar tantas conquistas, em razão

do trabalho da nossa entidade em Brasília, quero prestar uma homenagem muito especial ao querido e inesquecível amigo Alfredo Peres da Silva, que comandou a nossa representação na capital federal durante três décadas ou mais, sempre de forma competente e discreta. Sem ele, muitas das nossas conquistas talvez não tivessem acontecido.

Por fim, qual é a mensagem nestes 60 anos que você gostaria de transmitir para os transportadores e para aqueles que fazem parte da NTC&Logística?

Já destaquei, respondendo a outra pergunta, o caráter único da NTC&Logística, o fato de ela transitar com grande desenvoltura nos mundos sindical e associativo e de contar com a participação do próprio empresário, sem qualquer filtro. Por isso é que sempre foi nela, em suas reuniões e eventos, que se construiu e que se constrói habitualmente a pauta do TRC nacional. Espero que ela nunca perca esse papel que a singulariza e que a legitima e que continue atuando de forma harmoniosa e generosa com as demais entidades que compõem o nosso sistema de representação de modo que os empresários de hoje e do futuro possam orgulhar-se dela a exemplo dos de 50, 60 atrás, que ostentavam em seus caminhões, como um selo de qualidade, a expressão “Filiado à NTC”.

Um movimento

PELA EQUIDADE

no transporte de cargas



Ana Jarrouge
Presidente executiva do SETCESP e idealizadora do Movimento Vez & Voz

Segundo dados de 2022, dentre 26 países pesquisados, o Brasil ocupa a 20ª posição no ranking de paridade de gênero do Fórum Econômico Mundial. A diferença salarial média entre homens e mulheres aqui chega a 20% de acordo com informações da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílio (PNAD) realizada pelo IBGE.

Para quem está alheio a esses dados, eles podem só parecer estatísticas, mas quando se percebe que algumas limitações estão mais perto do que você imagina, então surge uma vontade de quebrar alguns paradigmas. Comigo foi assim.

Eu fui um ponto fora da curva. Quando comecei a participar da COMJOVEM, eu era a única mulher a integrar a Comissão de Jovens e Empresários do Sindicato das empresas de transporte de SP (Setcesp), e por um bom período que se seguiu havia pouquíssimas nas entidades que conheci em todo o Brasil por meio da comissão.

Então, tive a percepção de que havia a necessidade de se fazer algo para a valorização das mulheres no transporte rodoviário de cargas, e o Vez & Voz cresceu da ideia de que aquele era o momento para fazer as vozes femininas ecoarem mais alto. Não como um grito, mas um sussurro potente que fale direto na consciência.

Essa vontade emergiu justamente

no período que eu entrei como executiva no SETCESP e novembro de 2019, e foi como aliar o útil ao agradável, porque encontrei uma entidade e líderes sindicais à época que puderam dar sustentação a isso. Desde agosto de 2020, a constância dessa temática se faz mais presente em meus dias.

O propósito do Vez & Voz pode ser definido de forma simples: promover a diversidade e a inclusão no transporte, embora as barreiras que levam à sua materialização se apresentem de forma complexa.

O estudo mais recente que temos (antes não havia nenhum levantamento a respeito) mostra que, dentro de uma transportadora, as mulheres são em média 15% do quadro de colaboradores. Desse total, geralmente, menos de 3% ocupam a função de motoristas, e numa outra parcela, de mesmo valor, estão aquelas que ocupam cargos de lideranças, duas lacunas muito significativas em termos de equidade.

Nossa primeira pesquisa realizada em 2020 com profissionais mulheres do transporte rodoviário de cargas (TRC) nos ajudou a definir as estratégias daquilo que ainda era um projeto e que mais tarde se tornaria o movimento. Com ela, descobrimos que 57% das respondentes acreditavam que as oportunidades de crescimento profissional não são iguais para

homens e mulheres. Além disso, 91% gostariam de alcançar uma posição mais alta.

Pensando tanto nessas que desejam essa ascensão quanto nas que querem oportunidades iguais, o Movimento Vez & Voz foi ganhando contornos e propósitos e as ações foram saindo do papel.

Hoje, o Vez & Voz conta com uma comissão de trabalho dentro do Setcesp. Os encontros desta comissão são promovidos mensalmente para discutir temas que permeiam o mundo corporativo e o universo feminino, como formas de prevenção e combate ao assédio no ambiente de trabalho, violência doméstica, diversidade, maternidade, autocuidado, vagas afirmativas e equidade de gênero, dentre outros.

De ordem prática, o grupo já desenvolveu um ebook com boas práticas para ampliar a participação das mulheres no transporte e um índice, por meio do Instituto

Paulista do Transporte de Carga (IPTC), para medir a equidade de gênero no setor.

Esse índice tem uma escala de pontuação de 0 a 100 e conferiu ao setor 37 pontos, mostrando que muita coisa ainda precisa melhorar no aspecto de diversidade em programas de benefícios, além de dar oportunidade para as mulheres em cargos de alta posição.

E os trabalhos não param por aí: estamos finalizando um guia de prevenção ao assédio no ambiente de trabalho e faremos também uma homenagem às empresas que vêm melhorando suas políticas de equidade de gênero.

Nossas lives já alcançaram 4.500 expectadores. Os dois encontros que organizamos em março de 2022 e de 2023 na sede do Palácio dos Transportes alcançaram quase duas mil pessoas de forma presencial e on-line.

Fora isso, estamos levando o

Publicações

As empresas estão mais conscientes em relação à equidade de gênero, sabem que é um assunto de extrema relevância para a evolução da sociedade. Estar em consonância com as diretrizes ESG (sigla para ambiental, social e governança) e os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) passa por promover um ambiente de trabalho mais justo, igualitário, inclusivo e respeitoso.



movimento para diferentes regiões do país, com a participação em feiras e outros eventos. Em 2022, estivemos na Fenatran e participamos do 1º Fórum de Mulheres no Transporte e Logística. Este ano, marcamos presença na Brasil Log de Jundiaí e na TranspoSul em Porto Alegre, capital do Rio Grande do Sul.

Não realizo todo este trabalho sozinha: contamos atualmente com 64 signatários mobilizados e engajados nesse propósito, dentre os quais empresas, entidades e outros movimentos parceiros. Aliás, é um orgulho termos a nossa Associação Nacional de Transporte e Logística conosco também devido à sua capilaridade, credibilidade e representatividade no contexto nacional. Inclusive contamos com a presença da empresária Joyce Bessa representando a COMJOVEM Nacional em nosso recente “conselho” do movimento, criado para que algumas pessoas-chave e de referência possam direcionar nossas ações continuamente.

As empresas estão mais conscientes em relação à equidade de gênero, sabem que é um assunto de extrema relevância para a evolução da sociedade. Estar em consonância com as diretrizes ESG (sigla para ambiental, social e governança) e os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) passa por promover um ambiente de

trabalho mais justo, igualitário, inclusivo e respeitoso.

Se vivemos em um mundo diverso, com pessoas diferentes e necessidades diferentes, não tem como deixar isso de fora das companhias. Pessoas que vão atender o seu cliente — que são diversos — também precisam ser diversas.

As organizações de todo o Brasil que desejam trocar experiências e adquirir conhecimento legal e prático sobre ações para alcançar a equidade de gênero e contribuir com a sociedade e com o setor podem também se tornar signatárias do Vez & Voz.

O movimento, por sua vez, permanece criando estudos e pesquisas sobre o assunto, desenvolvendo palestras temáticas voltadas para equidade de gênero e motivando a contratação de mulheres por meio da divulgação de vagas afirmativas.

O Vez & Voz reafirma o compromisso em incentivar que as empresas do TRC se tornem um ambiente mais inclusivo e favorável ao trabalho baseado em competência em qualquer posição, independentemente de gênero.

As mulheres podem, e eu me incluo, ocupar qualquer cargo e função que desejarem e serem protagonistas de qualquer situação. Se temos capacidade de estar lá, por que não estar? Se é por falta de meios, é a vez de abrir caminhos que levem a estes espaços.



Silvio Kasnodzei
Presidente do Sindicato das Empresas de Transportes de Cargas no Paraná (SETCEPAR)

SETCEPAR:

CELEBRANDO 80 ANOS

de compromisso, inovação e desenvolvimento no setor de transporte do Paraná

Desde a sua fundação em 1943, todos acompanham o trabalho da nossa entidade, desempenhando um papel crucial no desenvolvimento econômico do estado do Paraná e da nação como um todo, tornando o Sindicato das Empresas de Transportes de Cargas no Paraná (SETCEPAR) uma das entidades do transporte de cargas mais reconhecidas e respeitadas em todo o Brasil.

Ao olhar para trás, reconhecemos a contribuição fundamental da entidade para a integração dos mercados regionais do Paraná por meio de uma atuação efetiva em favor do desenvolvimento e do aprimoramento dos sistemas de transporte. A entidade tem sido uma força motriz na introdução de inovações tecnológicas e de gestão, ampliando as possibilidades para empresas de transporte de cargas.

Temos desempenhado cada vez mais um papel vital na formação e na qualificação de pessoas. Por meio de seus esforços consistentes, vemos uma geração após a outra de profissionais qualificados surgindo, contribuindo para a eficiência e a eficácia do setor de transporte.

A entidade também é um pilar de apoio para os empresários, especialmente os jovens empreendedores. O foco na formação desses futuros líderes é uma das principais diretrizes do SETCEPAR, fornecendo a eles o conhecimento, a experiência e as ferramentas necessárias para prosperar em um ambiente empresarial desafiador.

A infraestrutura é uma parte crítica de qualquer setor de transporte, e vimos trabalhando incansavelmente para garantir que tenhamos infraestrutura de alta qualidade no Paraná. A entidade tem sido uma voz forte por melhores estradas, pontes e outros componentes essenciais para o desenvolvimento do transporte nessa frente tão importante. A segurança viária tem sido um ponto

importante de desenvolvimento do trabalho, reforçando com nossos associados iniciativas que salvam vidas.

Na frente tributária, o SETCEPAR defende os interesses das empresas de transporte. A entidade tem se esforçado para garantir que a carga tributária seja justa e proporcional, contribuindo com o crescimento e com a competitividade do setor. Esse trabalho só é possível graças à união entre a FETRANSPAR, a NTC&Logística e a Confederação Nacional do Transporte (CNT). A atenção às necessidades dos associados esteve sempre no centro do SETCEPAR. A entidade segue se esforçando para fornecer a assistência necessária para as empresas associadas poderem enfrentar desafios e aproveitar oportunidades.

O SETCEPAR também olha para o futuro. A entidade reconhece a necessidade de preparar o setor de transporte para as demandas e desafios que estão por vir. Por isso, a organização tem trabalhado para desenvolver estratégias que garantam a sustentabilidade e o crescimento contínuo do setor.

O desafio de continuar firme e de ser um apoio para os transportadores é uma tarefa que o SETCEPAR abraça com entusiasmo. A entidade entende que é o melhor caminho para o desenvolvimento das empresas associadas e está comprometida em continuar fazendo a diferença.

Celebrando esses 80 anos de sucesso, o SETCEPAR é um exemplo brilhante de dedicação e de trabalho duro. A entidade é uma prova de que, quando trabalhamos com um objetivo comum, podemos alcançar resultados extraordinários. Como presidente desta incrível comunidade, estou ansioso para ver o que os próximos anos trarão para o desenvolvimento do setor de transporte do Paraná e, consequentemente, do Brasil como um todo.

Programa PROREV é iniciativa da ANTT para

PROMOVER EVOLUÇÕES REGULATÓRIAS, tecnológicas e comportamentais no setor

Engenheiro civil de formação e mestre em engenharia de transporte, Rafael Vitale completou, em junho de 2023, dois anos de atuação como diretor geral da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). Desde que assumiu o cargo, Rafael vem, em conjunto com a agência, gerenciando diversos projetos de melhoria para o setor. Um dos objetivos é aumentar a consciência ambiental, não apenas da ANTT, mas do segmento como um todo. “Uma das iniciativas inseridas no programa PROREV, que promove as revoluções regulatória, tecnológica e, principalmente, comportamental, é justamente o Ciclo ESG. Serão realizadas inúmeras ações internas e externas para fortalecer todas as vertentes ESG. Além disso, para a inovação na área de sustentabilidade e meio ambiente, estamos implementando o Programa Carbono Zero, que se baseia na neutralização de emissões de carbono relacionadas à operação das concessões rodoviárias e ferroviárias, além das passagens de fauna”, afirma o diretor.

Quais foram as principais realizações e desafios da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) em 2023 e como elas moldaram os planos e objetivos para 2024?

Neste ano, implementamos na ANTT o programa PROREV, que promove as revoluções regulatória, tecnológica e, principalmente, comportamental. A revolução regulatória é baseada na regulação responsiva, ou seja, sugerir, orientar, incentivar e incorporar novas ferramentas e boas práticas em vez de apenas fiscalizar e penalizar. Já a revolução tecnológica tem o objetivo de ampliar nossa atuação com a informatização e com a digitalização, utilizando big data e inteligência artificial para permitir atuação proativa e preditiva em prol do usuário. Por fim, a mais importante, a revolução comportamental, com a mudança cultural da Agência, reforçando o senso de urgência e o bom senso nas tomadas de decisão; a transparência e a integridade de nossas ações em um ambiente de amplo diálogo; e o debate com nossos stakeholders (agentes regulados, governo, parlamento e órgãos de controle). O PROREV, com foco no resultado e nos benefícios aos usuários, é nosso



principal instrumento para consolidar a ANTT como a melhor agência reguladora do Brasil.

Quanto aos projetos de concessão rodoviária, estão previstos pelo menos três novos projetos até o final deste ano. O primeiro deles já foi leiloadado em 25 de agosto. O grupo Pátria Investimentos será responsável por administrar 473 km do lote 1 de rodovias do Paraná, um projeto inovador que inclui rodovias federais e estaduais, cujos investimentos previstos ultrapassam R\$ 13 bilhões. O segundo projeto, o lote 2 de rodovias do Paraná, está agendado para leilão em 29 de setembro, abrangendo 605 km de rodovias com investimento total estimado em R\$ 17,3 bi-

lhões. Depois, em 24 de novembro, está programado o leilão da Rodovia 381/MG, muito aguardado pelos mineiros. Esse trecho de 304 km entre Governador Valadares e Belo Horizonte receberá investimentos que ultrapassam R\$ 10 bilhões. É importante destacar que todos esses projetos seguem a modalidade de leilão de menor tarifa, sem limite de deságio, mas com aporte de recursos vinculados em caso de deságio superior a 18%. Esse depósito é necessário para garantir a sustentabilidade econômico-financeira do projeto ao longo dos 30 anos de concessão.

Além desses projetos já com datas marcadas, estão programados até 2026 mais 35 projetos de con-

No aspecto ferroviário, a agência está concentrando seus esforços no projeto da Malha Oeste, que já passou por uma audiência pública para receber sugestões e contribuições às minutas de edital e de contrato de concessão. A ANTT agora está analisando essas contribuições e responderá a cada uma delas individualmente. As sugestões aceitas serão incorporadas aos estudos, ao edital e aos demais documentos contratuais e, após a aprovação pelo Ministério dos Transportes, o processo será encaminhado ao TCU. A previsão inicial é lançar o edital no primeiro semestre de 2024.

cessões rodoviárias em todo o país. Entre eles, destaca-se a Rota dos Cristais, que abrange 594,80 km da BR-040, conectando Belo Horizonte (MG) a Cristalina (GO), e a BR-040, de Juiz de Fora (RJ) a Belo Horizonte (MG). O projeto já foi encaminhado para análise pelo Tribunal de Contas da União (TCU). Além disso, estão previstos os lotes 3, 4, 5 e 6 no estado do Paraná, totalizando 569,23 km, 627 km, 430 km e 646 km de rodovias, respectivamente.

Essas iniciativas visam melhorar a infraestrutura rodoviária do país, proporcionando benefícios significativos para a mobilidade e para o desenvolvimento econômico.

Outro desafio em pauta são as renegociações dos ativos considerados “estressados”. A proposta de remodelagem de contratos surge como uma alternativa para oferecer soluções de curto prazo para concessões em situação de devolução amigável, como é o caso da Eco 101, da MS Via, da Arteris Fluminense e da Via Bahia, já tratadas no âmbito do grupo de trabalho do Ministério dos Transportes. Com a publicação da Portaria Nº 848/2023, a agência pôde iniciar as outras negociações com as concessionárias nessas condições, caso fosse do interesse delas, para continuar a administração por meio da otimização ou modernização do contrato.

No aspecto ferroviário, a agência está concentrando seus esforços no projeto da Malha Oeste, que já passou por uma audiência pública para receber sugestões e contribuições às minutas de edital e de contrato de concessão. A ANTT agora está analisando essas contribuições e responderá a cada uma delas individualmente. As sugestões aceitas serão incorporadas aos estudos, ao edital e aos demais documentos contratuais e, após a aprovação pelo Ministério dos Transportes, o processo será encaminhado ao TCU. A previsão inicial é lançar o edital no primeiro semestre de 2024.

Até 2026, a ANTT e o governo federal também trabalharão em projetos para conceder os outros dois trechos da Ferrovia de Integração Oeste-Leste (FIOL): a FIOL II, que vai de Caetité (BA) a Barreiras (BA), com obras em andamento; e a FIOL III. Esses projetos formam um corredor de escoamento ferroviário que conectará o porto de Ilhéus, na Bahia, à Ferrovia Norte Sul (FNS), considerada a espinha dorsal logística do país. Também vale destacar a construção do trecho Mara Rosa (GO) a Água Boa (MT) da Ferrovia de Integração Centro-Oeste (FICO), que está sendo executada

do pela Vale S.A. como contrapartida pela prorrogação antecipada do contrato de concessão da Estrada de Ferro Vitória a Minas por meio do instrumento de investimento cruzado. Com extensão de 383 km, a FICO escoará a produção de grãos da região de Água Boa (MT) pela FNS, o que possibilitará acesso aos portos de Santos (SP) e Itaqui (MA), ou a Ilhéus (BA) pelo sistema FICO-FIOL.

O compromisso com práticas ESG (sigla em inglês para políticas ambientais, sociais e de governança) vem ganhando destaque mundialmente. Como a ANTT tem integrado princípios ESG nas suas políticas e ações? Há projetos específicos para 2024 nesse sentido?

Uma das iniciativas inseridas no programa PROREV é justamente o Ciclo ESG. Serão realizadas inúmeras ações internas e externas para fortalecer todas as vertentes ESG. Inclusive, um grande evento no dia 21 de setembro vai marcar um novo ciclo na ANTT sobre essa temática. Novos mecanismos regulatórios foram inseridos nas novas modelagens de contrato de concessão, permitindo avançar com a preservação do meio ambiente/sustentabilidade, governança e engajamento social. Foram incorporados diversos mecanismos modernos para governança dos contratos de concessão, como mitigação de risco cambial e certificação acreditada de obras, além de inovações referentes à gestão de concessões rodoviárias baseadas em segurança viária, em gestão de ativos, em gestão dinâmica (de demanda) e em sustentabilidade. Elas estão ligadas a sistemas de transportes inteligentes, big data e certificações/processos, dentre outros.

Além disso, para a inovação na área de sustentabilidade e meio ambiente, estamos implementando o Programa Carbono Zero, que se baseia na neutralização de emissões de carbono relacionadas à operação das concessões rodoviárias e ferroviárias, além das passagens de fauna. Enquanto isso, no aspecto social, estão sendo implementados os pontos de parada de descanso para caminhoneiros (PPD) com internet, instalações sanitárias e áreas para refeições e descanso. Outra iniciativa são as melhorias da infraestrutura em passagens em nível nas ferrovias, como solução para conflitos urbanos e ações de responsabilidade social junto às populações marginais aos trilhos e rodovias.

A questão do frete é vital para a saúde econômica do setor de transporte. Quais foram as principais medidas implementadas pela ANTT em 2023 para regular e equilibrar os preços do frete rodoviário?

Nos últimos anos, os principais normativos relacionados ao setor de transporte rodoviário de cargas foram revisados. Concluímos os processos de revisão da Regulamentação do Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas, do Regulamento para o Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos, a Regulação do Vale-Pedágio obrigatório e o quinto ciclo de revisão da Política Nacional de Pisos Mínimos de Frete. Os processos tiveram como premissas a desburocratização do setor, a liberdade econômica, a ampla participação social, a inovação tecnológica e o acompanhamento das normas internacionais quando aplicável.

Em termos de infraestrutura rodoviária, quais as iniciativas da ANTT em 2023 para melhorar e expandir as estradas brasileiras? O que podemos esperar para 2024?

A ANTT tem atuado com afinco na fiscalização dos investimentos de novos dispositivos em desnível, de vias marginais, de faixas adicionais e de duplicações conforme previsto em cada contrato de concessão. Nós na agência sempre trabalhamos para aprimorar e para criar soluções de regulação e de fiscalização que realmente tragam benefícios para os nossos usuários e para o crescimento do setor de transportes terrestres. Também estamos buscando avançar com nosso PROREV, o programa que visa revolucionar o tratamento das concessões rodoviárias e ferroviárias, além da prestação de serviço de transporte de cargas e de passageiros, que são as atribuições da ANTT. Estamos testemunhando a revolução regulatória, tecnológica e comportamental que almejamos. Nosso intuito é seguirmos assim em 2024 e nos anos que vierem depois. Em nossa carteira de projetos rodoviários estão previstos mais de R\$120 bilhões em investimentos, além de 19 mil km em trechos que já foram ou ainda serão leiloados.

O pedágio é um tema de interesse para muitos motoristas e empresas de transporte. Como a ANTT está trabalhando para tornar o sistema de pedágio mais eficiente e justo para todos os envolvidos?

A ANTT está com a iniciativa do free flow em experimento iniciado no trecho da BR-101/RJ, concedido

A agência tem buscado se aproximar do setor regulado visando entender as principais dificuldades dos transportadores e adotar as melhores soluções, sempre com foco nos resultados e benefícios aos usuários dos serviços.

à RIOSP. O tema está em fase de estudos e testes por meio de uma ferramenta que permite aos reguladores realizarem experimentos regulatórios em um ambiente experimental para teste de produtos, de serviços e de soluções regulatórias inovadoras. Nesse caso, teremos os três: testar um equipamento em condições tecnológicas inovadoras com uma operação diferenciada e propor avanços normativos a partir dos resultados. O primeiro projeto de sandbox regulatório da ANTT, já em curso, trata da troca de praças físicas de pedágio previstas no contrato da CCR RioSP, BR-101 Rio, por pórticos de pedágio eletrônico, que trazem fluxo livre aos usuários da via – razão do nome em inglês free flow. Os pedágios eletrônicos trazem vários benefícios para os usuários-consumidores, como a não necessidade de parar em praças de pedágio, maior segurança, menos acidentes perto das praças de pedágio, economia de recursos, redução do trânsito, melhor fluidez do tráfego e diminuição do impacto ambiental se levado em conta o dano que a construção das praças físicas traria. Vale destacar que está previsto um segundo free flow, dessa vez para a região de Guarulhos, com previsão de implantação em fevereiro de 2025.

A tecnologia desempenha um papel crucial na transformação do setor de transportes. Como a ANTT está utilizando a tecnologia para monitorar e regular as empresas de transporte rodoviário? Existe algum projeto ou ferramenta tecnológica que a ANTT pretende introduzir em 2024?

Do ponto de vista tecnológico, pôde-se observar a evolução dos sistemas com a integração do Siste-

ma RNTRC com bases de dados do Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas (RNTRC) do Registro Nacional de Veículos Automotores (Renavam) da Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran), com a base de dados de pessoas físicas e jurídicas da Receita Federal do Brasil, com a integração com o Sistema de Controle de Frotas (TRIC) e com a integração com o ambiente autorizador do Manifesto Eletrônico de Documentos Fiscais (MDF-e). Essas evoluções dos sistemas possibilitaram mais agilidade na prestação dos serviços do RNTRC e do transporte rodoviário internacional de cargas, acesso digital e gratuito dos serviços do RNTRC por parte dos transportadores e qualificação do banco de dados de transportadores e de veículos utilizados no transporte rodoviário de cargas.

Outro ponto que merece destaque é o compartilhamento dos dados do MDF-e com a ANTT. A partir dessa integração, por meio do Centro Nacional de Supervisão Operacional (CNSO), é possível agora, além da verificação da conformidade dos transportadores no RNTRC, a fiscalização da isenção do eixo suspenso para os caminhões que estejam rodando vazios. Cabe ainda destacar a criação do banco de dados dos certificados para o transporte rodoviário a granel de produtos perigosos: o Certificado de Registro para o Transporte Rodoviário Internacional de Passageiros (CTPP), o Certificado de Registro para o Transporte Rodoviário Internacional de Carga (CIPP) e o Certificado de Autorização de Viagem (CIV). A criação desse banco de dados permite a consulta on-line dos certificados dos veículos e dos equipamentos que transportam produtos perigosos a granel, algo possível somente em razão de

Essas evoluções dos sistemas possibilitaram mais agilidade na prestação dos serviços do RNTRC e do transporte rodoviário internacional de cargas, acesso digital e gratuito dos serviços do RNTRC por parte dos transportadores e qualificação do banco de dados de transportadores e de veículos utilizados no transporte rodoviário de cargas.

uma parceria com o Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia (Inmetro).

Seguindo no tema tecnologia, também temos mais um sandbox regulatório, que, inclusive, teve sua inauguração recentemente: os sistemas de pesagem dinâmica de veículos sem necessidade de paradas (do inglês high-speed weigh-in-motion, ou HS-WIM). Pela primeira vez no Brasil, no trecho da Concessionária Ecovias do Cerrado nas BRs 364 e 365, que ligam Uberlândia (MG) a Jataí (GO), acontece a pesagem de veículos pesados na velocidade diretriz da via, sem o uso da chamada balança lenta. Os sistemas HS-WIM possuem vários benefícios com relação aos sistemas de pesagem atualmente utilizados, como a não necessidade de diminuição de velocidade e parada em postos de pesagem veiculares (PPV), diminuindo atrasos de viagens; a diminuição de riscos de acidentes pela não existência de “rabos de fila” nos acostamentos, associados à pesagem de balança seletiva em PPV; a diminuição na emissão de poluentes, uma vez que veículos não necessitam reacelerar; a diminuição nos custos operacionais de manutenção de veículos; menos desgaste de freios e no sistema de tração e de combustíveis; a fiscalização da totalidade de veículos de carga que trafegam pelo trecho rodoviário; e menores custos de implantação física se comparados com as obras necessárias à implantação de balanças fixas e PPV.

Celebrando os 60 anos da NTC&Logística, como você avalia a parceria entre a ANTT e a entidade ao longo dos anos? E de que maneira essa colaboração é essencial para o setor de transporte rodoviário de cargas?

A agência tem buscado se aproximar do setor regulado visando entender as principais dificuldades dos transportadores e adotar as melhores soluções, sempre com foco nos resultados e benefícios aos usuários dos serviços. No âmbito do transporte rodoviário de cargas, isto se evidencia em especial no âmbito dos acordos de cooperação técnica, sendo importante destacar que houve uma revisão de objeto deles, incluindo a elaboração de estudos junto às entidades que atuam em cooperação com ANTT para fins de registro no RNTRC ou por meio do programa de Cooperções Institucionais, o ANTT Cooper. Esta relação próxima é, e continuará sendo, de extrema importância para evolução e amadurecimento do setor de transporte rodoviário de cargas ao longo dos anos.

Quais são as principais iniciativas conjuntas planejadas entre a ANTT e a NTC&Logística para 2024 e como elas beneficiarão o setor de transporte de cargas rodoviário?

Trabalhamos para desenvolver normativos pensados para o transporte de cargas. Lembrando sempre da importância de manter diálogo com as entidades

representativas do setor de transporte internacional de cargas e de passageiros a fim de buscar atender os interesses do Brasil nas relações bilaterais com os países vizinhos. Nosso objetivo é sempre discutir questões mercadológicas para que as empresas transportadoras tenham subsídios a serem apresentados aos seus clientes e fornecedores. A agência promove vários encontros com entidades e representantes do setor e tem se dedicado na busca por aprimorar os marcos regulatórios e procedimentos de fiscalização, apostando na regulação responsiva.

Com o crescimento da consciência ambiental, como a ANTT está incentivando empresas de transporte a adotarem práticas mais sustentáveis, como o uso de combustíveis alternativos ou melhor eficiência de combustível?

A ANTT divulgou recentemente o resultado do Índice de Desempenho Ambiental (IDA) 2023 das concessões de rodovias federais. Nesta edição, 19 empresas foram avaliadas. O IDA é um instrumento desenvolvido pela ANTT para avaliar e estimular o compromisso das concessionárias com a preservação do meio ambiente e o desenvolvimento sustentável, incentivando práticas responsáveis em suas operações. A adesão ao processo de avaliação é voluntária, demonstrando a disposição das empresas em aprimorarem seus padrões ambientais. Outro ponto que vale destacar é que as tecnologias de free flow e HS-WIM citadas anteriormente também trazem benefícios ambientais, como a redução do consumo de combustíveis pelos veículos, que podem seguir na velocidade da via com fluidez, sem trânsito nem filas para pagamento de tarifa ou para fiscalização.

Em uma perspectiva de longo prazo, como você vê o futuro do transporte rodoviário no Brasil, considerando as rápidas mudanças tecnológicas e as crescentes demandas de sustentabilidade?

O governo vem buscando reequilibrar a matriz logística do país, investindo em ferrovias e em cabotagem, mas me lembro de que o transporte rodoviário de cargas terá sempre uma enorme relevância e participação no escoamento das nossas riquezas. Os modos de transporte nos quais temos competência se complementam e desenvolvem a economia do país em conjunto. A diretoria da ANTT está de mão estendida e de portas abertas para ampliar a interação com todos os setores. Também vale lembrar que

O IDA é um instrumento desenvolvido pela ANTT para avaliar e estimular o compromisso das concessionárias com a preservação do meio ambiente e o desenvolvimento sustentável, incentivando práticas responsáveis em suas operações. A adesão ao processo de avaliação é voluntária, demonstrando a disposição das empresas em aprimorarem seus padrões ambientais.

o IDA, que citei anteriormente, não apenas incentiva a adoção de boas práticas ambientais, mas também estabelece um paralelo significativo com os princípios ESG, destacando o comprometimento da ANTT com questões ambientais, sociais e de governança. Já sobre tecnologia, os sandboxes regulatórios que citei são o grande destaque.

Também pensando no futuro, vale destacar uma das alterações na estrutura da agência, que foi a criação da Coordenação de Gestão da Sustentabilidade dentro da Superintendência de Governança, Gestão Estratégica e de Pessoal (Suesp). A nova coordenação fica responsável por promover estudos e pesquisas relacionadas ao desenvolvimento sustentável em transportes terrestres, inclusive sobre mudança do clima; por interagir com instituições para ações de fomento à sustentabilidade e à inovação; por coordenar as atividades de sustentabilidade de forma articulada com as demais unidades na ANTT; por propor e por desenvolver diretrizes, planos e ações voltadas ao fomento da sustentabilidade; além de apoiar a Coordenação de Gestão Estratégica e Governança na elaboração, na revisão e na implementação de suas ações. A agência já percebia a importância de tratar o tema sustentabilidade com mais propriedade, e já trabalhávamos as questões ambientais dentro dos contratos de concessão de rodovia e de ferrovia. O propósito dessa nova coordenação é que se qualifique a discussão no âmbito da ANTT, inclusive para que a agência se estruture ainda mais nessa área.

VENHA
FAZER PARTE
DESSA CORRENTE
DO BEM

A CAMPANHA PODE
ATÉ DURAR 3 MESES
MAS A SOLIDARIEDADE
DURA O ANO TODO!

REALIZAÇÃO



Comissão de Jovens Empresários e Executivos da NTC&Logística

Casada há mais de 50 anos
com Francisco Pelucio, Lucia Pelucio

TRAZ UM PANORAMA DA ATUAÇÃO DO PRESIDENTE

e conta histórias do casal

É comum ouvirmos a frase “ao lado de todo grande homem existe uma grande mulher”. No caso de Francisco e Lúcia Pelucio, casados há 59 anos, essa é uma realidade. O apoio da sra. Lúcia foi extremamente importante para o desenvolvimento das atividades do atual presidente da NTC&Logística. Entrevistamos a sra. Lúcia para entendermos mais sobre essa parceria e para que ela pudesse nos contar um pouco sobre o lado pessoal de Francisco Pelucio, que, ao final deste ano, finaliza seu mandato à frente da Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística (NTC&Logística).

Sra., Lúcia, para iniciarmos, gostaria que a senhora nos contasse um pouco sobre como observa e acompanha o trabalho do sr. Francisco no desenvolvimento das atividades relacionadas ao transporte rodoviário de cargas.

O que eu posso dizer é que o Francisco é muito focado naquilo que ele se propõe a fazer; ele entra de cabeça e dificilmente alguém consegue tirar o foco dele. Ele é muito bom no que faz, e é assim desde mais jovem.

Quando ainda vivíamos em Marília, ele mesmo trabalhando de empregado, era dessa mesma forma. Ele sempre vestiu a camisa em tudo que fez durante a sua vida.

Acredito que essas características auxiliaram para que ele tivesse o sucesso profissional que obteve em toda sua carreira, e até hoje enquanto presidente da NTC&Logística.

O sr. Francisco tem em seu currículo uma passagem de sucesso por muitas outras entidades do transporte antes de alcançar a presidência da NTC. Eu queria que a senhora nos falasse sobre a alegria dele ao chegar ao cargo mais importante da entidade, que é a maior associação do país ligada ao transporte de cargas e logística.

Foi com certeza uma felicidade muito grande; não porque ele almejava isso com muita força, mas sim por ter sido um processo natural para o qual ele estivesse preparado quando a oportunidade surgisse.

A história profissional do Francisco sempre foi muito assim, ele nunca almejou crescer da forma como ele cresceu. Ele sempre trabalhou com muito empenho e dedicação e porque gostava, e assim o sucesso foi sendo alcançado de maneira natural.



Para chegar até a presidência da NTC&Logística, esse processo também aconteceu, já que ele passou muitos anos à frente das questões financeiras da entidade e foi aos poucos se preparando para assumir a função quando fosse necessário.

A senhora acredita que essa experiência dele à frente das outras entidades do setor o fortaleceu para que ele pudesse assumir a presidência da Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística, que é uma entidade tão respeitada?

Sim, com certeza o fortaleceu muito, porque ele veio galgando as etapas até chegar a esse momento

em que a presidência da entidade fosse uma realidade próxima e palpável.

Sem dúvida alguma, toda a trajetória dele foi importante para que ele alcançasse esse momento e pudesse, por meio da NTC, trabalhar em prol do desenvolvimento de todo o transporte de cargas brasileiro.

Você comentou conosco sobre os tempos que vocês estavam em Marília. Gostaria que a senhora nos contasse como foi o crescimento da empresa, a vinda para São Paulo e a relação de vocês naquela época.



Quando estávamos prestes a nos casar, o Francisco abriu a sua empresa, já em São Paulo, e foi dali que tudo começou com relação à vida empresarial. Naquele tempo, ele alugou um pequeno espaço que servia como a empresa, mas onde ele também dormia. O Francisco praticamente vivia apenas em função do seu negócio e deixava os finais de semana para que ficássemos juntos.

Com certeza, foi uma época de muitos desafios. No início da atuação da empresa, uma das cargas foi roubada no Rio de Janeiro, e eu me lembro que foi um momento muito complicado para nós. Porém, com muito trabalho e comprometimento, conseguimos ajeitar as coisas, e o Francisco atuou para que a empresa seguisse em frente. Mesmo nesses momentos de muito trabalho, ele sempre foi muito próximo da família e a ajudou muito, então todos estavam ali para dar suporte. Acredito que esse comprometimento e essa garra não só com o trabalho mas também com a família, foram fundamentais para o sucesso que ele alcançou.

Falando agora especificamente da atuação do sr. Francisco à frente da NTC&Logística, nos últimos anos, que coincidiram com o mandato do presidente Pelucio, o mundo passou por uma série de questões, principalmente a pandemia, que impactaram diretamente a atividade de transporte. Como foi para a senhora acompanhar tudo isso e qual a sua visão sobre a adaptação que ele teve que fazer nesse período?



Posso dizer que não foi fácil, ainda mais na idade que ele tem, se adaptar a uma série de questões desde a tecnologia até as outras formas de trabalhar. Foi extremamente desafiador não só para ele, mas para todos nós. Desde quando ele assumiu a NTC, a pandemia foi o maior desafio de sua gestão não só pelas questões que eu mencionei acima, mas também pelas questões de saúde e de preocupação com as pessoas que estão em volta.

No entanto, acredito que, por conta desse foco e dessa garra que ele tem, graças ao auxílio de todas as pessoas em volta e também da família, ele conseguiu se adaptar e seguiu a sua atuação na NTC da melhor maneira possível.

Trazendo um olhar mais positivo, com um momento feliz para vocês, gostaria de comentar a chegada de uma nova integrante à família. Como foi para vocês receber mais um neto?

A chegada de mais uma netinha foi uma benção para todos nós. Antes dela, nossa nossa neta mais nova já tinha 21 anos, então sua chegada renovou toda a família e trouxe uma alegria especial para as nossas vidas. Estamos todos em uma nova fase das nossas vidas e acreditamos que agora temos mais tempo para ficar juntos e curtir esse novo momento com a nossa neta mais nova, que agora está com um ano e quatro meses.

Falando agora sobre os filhos, vocês possuem também alguns filhos que seguiram a atuação no transporte rodoviário de cargas, seguindo a referência do pai e dando continuidade à empresa criada pelo sr. Francisco. A senhora poderia comentar um pouco sobre essa relação e sobre a atuação dos filhos?

Sim, nós tivemos dois filhos que seguiram os caminhos do pai. O Cezar, que é o filho mais velho, e o Paulinho, que é o mais novo, alguém que nós nem esperávamos que seguisse essa atuação.

O César iniciou sua carreira no setor na 1040 transportes, empresa fundada pelo Francisco, e lá aprendeu muito até que o desejo empreendedor o fez criar a própria empresa, paralela à que nós já tínhamos.

O Paulinho, como carinhosamente chamamos, também iniciou na 1040, mas diferentemente do César se manteve na empresa e hoje é quem está à frente da companhia, trabalhando e se dedicando muito para o crescimento dos negócios.

Ver os nossos filhos seguindo os caminhos do Francisco, principalmente para ele, assim como ver a continuidade de seu legado na 1040 transportes, foi sempre motivo de muito orgulho.

Voltando a falar das mudanças que afetaram o mundo ao longo dos últimos anos, a NTC&Logística também precisou se adaptar a várias questões, e o presidente Francisco sempre deu muito apoio para realizar as mudanças, buscando o bem da entidade e a continuidade dela. Assim, gostaria que a senhora falasse um pouco mais sobre a preocupação do sr. Francisco com relação à sua atuação na entidade e à continuidade dela.

Preparar a NTC&Logística para as próximas gerações sempre foi uma das principais preocupações do Francisco. Desde o início, ele trabalhou muito em conjunto com a equipe para que a entidade se mantivesse firme e atuante.

Houve diversos desafios, como o da pandemia sobre o qual já falamos aqui, mas graças ao trabalho bem desenvolvido, ao empenho e ao amor pelo que ele faz, tenho certeza de que ele conseguiu ajustar os pontos que, na visão dele eram necessários. Ao final de seu mandato, deixará um legado muito positivo, com uma entidade mais solidificada e pronta para que o próximo presidente continue realizando um trabalho com impacto positivo no transporte rodoviário de cargas.

Como, na sua visão, os filhos enxergam o trabalho do pai à frente da entidade?

Com muito orgulho, com certeza. Tanto é que o César, que participou da COMJOVEM lá atrás e desistiu, voltou com uma forte atuação ao longo dos últimos anos e agora também está em uma entidade atuando como um dos vice-presidentes do Sindicato das Empresas de Transportes de Carga de São Paulo e Região (Setcesp), que é o maior sindicato patronal da América Latina.

Então, com o tempo, o César percebeu a importância da participação nas entidades de classe do setor e como elas auxiliam as empresas e principalmente o entendimento sobre os negócios. Acredito que ele deve seguir os passos do pai.

Algum de seus netos já atua no segmento ou todos estão partindo para outros setores?

Já, sim. A filha mais nova do César está atuando na

Houve diversos desafios, como o da pandemia sobre o qual já falamos aqui, mas graças ao trabalho bem desenvolvido, ao empenho e ao amor pelo que ele faz, tenho certeza de que ele conseguiu ajustar os pontos que, na visão dele eram necessários. Ao final de seu mandato, deixará um legado muito positivo, com uma entidade mais solidificada e pronta para que o próximo presidente continue realizando um trabalho com impacto positivo no transporte rodoviário de cargas.

empresa do pai com uma parte mais voltada à gestão de pessoas e, até onde eu sei, está indo muito bem, já participando do gerenciamento de alguns departamentos.

O Paulinho teve dois meninos. O mais velho até tentou seguir no transporte de cargas, mas não se adaptou e seguiu para outro ramo, e o mais novo, que recém se formou, está focado em seguir os passos do pai e está trabalhando em conjunto com ele. Vamos ver se vai se adaptar também para manter a família no transporte. Já meu filho Carlos é um empreendedor de sucesso na área de marketing

Nos encaminhando para a nossa parte final da entrevista, o presidente Pelucio disse que, após seu mandato, pretende descansar e atuar nas entidades de maneira mais leve, nos bastidores. Eu gostaria de saber se a senhora acha que isso vai acontecer de verdade, visto que ele é uma pessoa muito ativa e que está nesse setor há muitos anos.

Parar 100% eu acredito que ele não vai e nem pode, visto que ele sempre se manteve ativo e atuante. Mas ele já está se direcionando para outros caminhos para diminuir as atividades, mas não para ficar em casa sem fazer nada.

Para finalizarmos, gostaria que a senhora, que acompanhou de maneira próxima toda a trajetória do sr. Francisco, deixasse uma mensagem para ele nesse final de ciclo à frente da presidência da NTC&Logística.

O meu recado para ele é sobre orgulho. Ele é uma pessoa muito honesta, que entra de cabeça e que tem muito foco em tudo que se propõe a fazer. Sobre a atuação dele na empresa e a dedicação que ele teve em toda a sua vida para nos proporcionar uma vida confortável, eu só tenho a agradecer. Confesso que na época em que ele trabalhava muito, eu cheguei a reclamar, mas hoje entendo e percebo que todos os esforços valeram a pena.

Eu o amo muito, estou sempre aqui para o apoiar e torço para que ele tenha sucesso em tudo aquilo que ele faz e que se propõe a desenvolver.

FAÇA PARTE DA COMISSÃO DE JOVENS EMPRESÁRIOS DA NTC&LOGÍSTICA

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.

(11)2632-1570 | comjovem@ntc.org.br

26 NÚCLEOS ATIVOS
PRESENTES EM 15 ESTADOS
+ DE 500 INTEGRANTES



“Como a Patrus

ABRAÇOU A CAUSA ESG

e a implementa em seu dia a dia”

No mercado de transportes, foi-se o tempo em que os critérios que atestavam a reputação de uma transportadora se concentravam, exclusivamente, em dois pontos: menor valor e melhor tempo de entrega. Observamos hoje, em frequência e intensidade cada vez maiores, marcas sendo cobradas por sustentar compromissos que deem conta de abarcar toda a complexidade que envolve as temáticas de ESG (sigla do inglês para políticas ambientais, sociais e de governança). Afinal, a agenda ambiental, social e de governança pede, mais do que discursos, ações práticas, robustas e urgentes.

Vivemos um momento em que as pessoas começaram a se atentar para o impacto que as ações humanas têm desencadeado no mundo. O tema, mais emergente a cada dia, escancara a necessidade de atitudes reais e em curto espaço de tempo caso queiramos receber da natureza respostas diferentes das que temos visto até aqui, com chuvas, incêndios e desequilíbrios ambientais que afetam todos nós.

É interessante olhar para a história da Patrus Transportes, por exemplo, e perceber que, muito antes da sigla ESG ganhar a atenção das organizações, o pilar social já estava em nosso DNA. A partir de 2008, por meio da criação do Instituto Marum Patrus (IMAP), a Patrus Transportes formalizou e expandiu seus investimentos e ações na área social, acolhendo o público interno da companhia, o público externo e as comunidades em mais de 95 filiais em 10 estados brasileiros onde a Patrus Transportes está presente.

Entre tantos projetos desenvolvidos e entregues nesses 15 anos de formalização do Instituto, temos orgulho de capacitar e apoiar pessoas, de desenvolver o voluntariado e de promover impactos positivos não apenas internos, mas também para nossa rede de stakeholders. Um dos projetos que nos traz alegria e que reverbera de forma muito positiva é o Jovem no Transporte. Nele, fomentamos o desenvolvimento de funções administrativas em jovens entre 18 e 24 anos com o objetivo de formá-los



Vinícius Braga
Gerente de SESMT, ESG
e Farma da Patrus
Transportes



para o mercado de trabalho. Desde a sua criação, o curso já formou 257 jovens, sendo 50% deles contratados pela Patrus Transportes quando formados. No programa Jovem no Transporte de 2023, foram contemplados 66 jovens em formação e 162 voluntários (professores). Por meio desses voluntários, é possível transmitir todo conteúdo necessário para que os jovens se preparem para o mercado de trabalho. Como costumamos falar por aqui, na sigla de ESG, a nossa história sinaliza que nosso S sempre esteve em negrito.

Outro projeto que muito nos orgulha é o “Um dia IMAP para reformar”, um mutirão social de

reformas e de construção de casas próprias para colaboradores carentes da Patrus Transportes. Esse projeto faz parte do pilar de assistência social da empresa e é aplicado corporativamente. Com investimentos de R\$ 540 mil, o projeto já entregou 18 casas. Também foram reutilizados móveis da Patrus Transportes para as casas reformadas, como portas e janelas. Dessa forma, a empresa espera colher solidariedade, transformando e dignificando a realidade dos colaboradores.

Paralelamente, a consciência ambiental foi se fortalecendo na companhia a partir de incentivos de nossos grandes clientes. Com a nossa experiência, observamos como



Desde a sua criação, o curso já formou 257 jovens, sendo 50% deles contratados pela Patrus Transportes quando formados. No programa Jovem no Transporte de 2023, foram contemplados 66 jovens em formação e 162 voluntários (professores). Por meio desses voluntários, é possível transmitir todo conteúdo necessário para que os jovens se preparem para o mercado de trabalho. Como costumamos falar por aqui, na sigla de ESG, a nossa história sinaliza que nosso S sempre esteve em negrito.

grandes empresas têm oferecido apoio à transformação de sua cadeia de fornecedores. O que poderia ter sido apenas uma mera prestação de contas se transformou em um compromisso estendido a toda estrutura da Patrus Transportes. Ao nos reconhecermos como parte de um segmento que é responsável pela emissão de alto grau de poluentes – e, ao mesmo tempo, diferentemente de outras transportadoras não contamos frota própria –, passamos a refletir sobre pontos de engajamento relevantes em nosso comprometimento com o meio ambiente.

Uma das ações diretas foi oferecer aos motoristas agregados, além de treinamentos, o incentivo na troca da gasolina para o gás natural veicular (GNV) e incentivar o uso de etanol nos veículos flex.

Esse modelo de negócio fomenta a economia circular, já que todos esses motoristas, espalhados pelo Brasil, são também microempreendedores locais. Fazer essa multiplicação acontecer tem repercutido, automaticamente, no desenvolvimento local das comunidades onde a Patrus Transportes está, o que muito nos orgulha.

Outro compromisso foi assumir a política net zero. Ao compensar nossas emissões até 2030, buscamos responder diretamente o impacto que nossa principal atividade traz. Com o pacto, propusemos internamente um planejamento para escalonar essa neutralização até chegarmos em 100% no ano de 2030. A responsabilidade foi assumida integralmente pela companhia, sem cobrar ou repassar custos aos clientes.

Anualmente, a Patrus Transportes realiza o mapeamento das fontes de emissão da empresa para o planejamento de ações de compensação, de redução e de investimentos em novas tecnologias, gerando como resultado o inventário de emissão de gases de efeito estufa conforme as especificações do Programa Brasileiro GHG Protocol. Diariamente, realizamos o acompanhamento do indicador de emissão de CO₂ (dióxido de carbono) de toda a nossa frota e possuímos metas de neutralização para o cumprimento do compromisso net zero 2030 assumido em 2021 com as demais empresas B.

Ainda pelo olhar ambiental, temos sido capazes de abraçar de forma madura o cuidado com nosso ecossistema. A partir dessas e de tantas outras iniciativas, experimentamos também o reconhecimento por meio de certificações importantes. Contabilizamos até aqui 40 prêmios de sustentabilidade - concedidos pela Natura, Grupo Boticário, 3M, Setcesp, ABRH (Minas

e Nacional), Fetransportes e Associação Brasileira de Franquias (ABF), dentre outras instituições –, além de mais de 150 prêmios como melhor transportadora.

A Patrus Transportes recebeu em 2018 a Certificação B Corp, que equilibra propósito e lucro, considerando o impacto das decisões corporativas nos trabalhadores, nos clientes, nos fornecedores, na comunidade e no meio ambiente e que comprova que a empresa cumpre padrões verificáveis de desempenho social e ambiental, de transparência pública e de responsabilidade legal. Em 2021, a Patrus obteve a recertificação, renovando a validade até maio de 2024. O processo para obter e para manter o documento é rigoroso e requer o envolvimento de equipes e de departamentos em toda a empresa. A recertificação confirma que esses padrões continuam a ser cumpridos continuamente.

Em 2021, a Patrus Transportes foi a primeira empresa do país a conquistar o selo BV ESG 360, pelo Grupo Bureau Veritas, que certifica o cumprimento das normas de sustentabilidade e a responsabilidade, a credibilidade e a transparência corporativa das empresas. Ao receber o selo, a empresa comprova que reduz impactos nas sociedades onde atua, ampliando a eficiência e o desempenho financeiro e ganhando diferencial competitivo.

Na governança corporativa, formamos, nos últimos anos, a estrutura organizacional a partir da composição de um conselho consultivo com profissionais do mercado. Sabemos como a governança é um pilar sólido e estruturante para dar continuidade a uma companhia que tem como correntes grandes empresas.

Assim como fomos influenciados em nossa trajetória com os pilares de

Contabilizamos até aqui 40 prêmios de sustentabilidade - concedidos pela Natura, Grupo Boticário, 3M, Setcesp, ABRH (Minas e Nacional), Fetransportes e Associação Brasileira de Franquias (ABF), dentre outras instituições

ESG, trabalhamos também para influenciar nossos fornecedores e o mercado do qual fazemos parte.

A Patrus Transportes adota critérios ESG na avaliação do desempenho de fornecedores, buscando evidenciar o atendimento a requisitos resultantes das relações de trabalho e socioambientais. No processo de acompanhamento das conformidades para prestação de serviços, a Patrus Transportes promove a análise das empresas com base em critérios ESG por meio de diversos tipos de benchmarking com fornecedores no intuito de compartilhar sua jornada, de incentivar e de apoiar essas empresas a realizarem ações responsáveis e melhorarem o desempenho ambiental, social e de governança. Ao se disponibilizar para incorporar parâmetros ESG com outras organizações, a Patrus acredita estabelecer uma relação mais saudável, forte e duradoura com o mercado, uma vez que nessa cadeia estão mais do que fornecedores de um produto ou serviço, estão parceiros do seu negócio.

Essa é a convicção de promover uma rota cada vez mais inteligente e positiva para todos. Aqui, o ESG é uma decisão corporativa e um compromisso renovado todos os dias.

Empresas socialmente responsáveis, preocupadas com o meio ambiente e com uma governança sólida, tendem a colher benefícios em longo prazo em termos tanto de reputação quanto de desempenho financeiro. A Patrus Transportes é uma empresa que defende a descarbonização do planeta, e, como diz nosso CEO, Marcelo Patrus, “investir em ESG não é custo, é investimento”.



Inovação, sustentabilidade e adaptabilidade são o PRESENTE E O FUTURO do transporte rodoviário de cargas

Em um cenário econômico em constante transformação e com a crescente preocupação ambiental, é essencial que as transportadoras estejam atentas às mudanças e que adaptem suas estratégias para se manter lucrativas e competitivas no mercado.

O Sindicato das Empresas de Transportes de Carga e Logística no Estado do Rio Grande do Sul (SETCERGS) tem promovido uma série de eventos e ações que incentivam a adoção de práticas inovadoras e sustentáveis no transporte rodoviário de cargas (TRC). Acreditamos que essa é a chave para impulsionar o crescimento e a eficiência das empresas, permitindo a otimização de processos, o desenvolvimento de novas soluções tecnológicas e a melhoria da qualidade dos serviços prestados. Ao mesmo tempo, a sustentabilidade é um valor essencial que permeia todas as nossas iniciativas, pois reconhecemos a importância de minimizar os impactos ambientais e de promover a responsabilidade socioambiental.

No atual cenário econômico, é fundamental que as transportadoras estejam preparadas para enfrentar os desafios impostos pelas recentes mudanças na legislação. A reforma tributária, por exemplo, traz consigo a necessidade de nos adaptarmos a um novo sistema de arrecadação, exigindo uma revisão dos processos internos e a busca por eficiência na gestão fiscal. O SETCERGS vem fornecendo suporte e orientação às empresas associadas, auxiliando-as na compreensão das mudanças tributárias.

Outra importante alteração legislativa que impacta diretamente o setor do TRC é a lei do motorista. Com a reformulação das regras para a jornada de trabalho, é fundamental que as transportadoras estejam atentas à adequação das rotinas operacionais e à gestão do tempo dos motoristas. Além disso, a questão do seguro de cargas também merece destaque. O SETCERGS se mantém firme na defesa dos transportadores e está à disposição do setor com informações seguras e de qualidade.

Para se manterem lucrativas e competitivas no mercado, as transportadoras precisam priorizar algumas estratégias-chave. Primeiramente, a busca pela eficiência operacional, com a adoção de processos automatizados, a otimização das rotas e a gestão inteligente da frota. A inovação tecnológica desempenha um papel crucial nesse contexto, permitindo ganhos de produtividade e redução de custos.

Além disso, a capacitação e o desenvolvimento dos colaboradores são fundamentais para a melhoria contínua dos serviços prestados. Investir na formação e no aprimoramento dos profissionais do TRC é uma maneira de impulsionar a qualidade e a competitividade das transportadoras.

O SETCERGS reafirma seu compromisso em promover a inovação e a sustentabilidade no setor de transporte rodoviário de cargas. Acreditamos que, por meio desses valores, as empresas podem alcançar um crescimento sólido e sustentável, contribuindo para o desenvolvimento econômico e responsável. Juntos, podemos construir um futuro melhor para o TRC e para toda a sociedade.



Sérgio Gabardo
Presidente do Sindicato das Empresas de Transportes de Carga e Logística no Estado do Rio Grande do Sul (SETCERGS)

No atual cenário econômico, é fundamental que as transportadoras estejam preparadas para enfrentar os desafios impostos pelas recentes mudanças na legislação.



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

Agora, mais do que nunca, vamos precisar da atuação da NTC&Logística diante das recentes decisões do Supremo Tribunal Federal (STF), que considerou inconstitucionais alguns pontos da legislação. Isso implicará uma série de dificuldades para o setor desenvolver sua atividade.

60 ANOS

de conquistas do TRC sob a liderança da NTC&Logística

Frequento a NTC&Logística desde os anos 1970, ainda em sua antiga sede na rua Borges Lagoa e depois no Palácio dos Transportes, na capital paulista. Foi uma iniciativa do empresário e líder Orlando Monteiro, primeiro presidente da entidade e conselheiro vitalício, com a finalidade de defender e congregar pelos interesses das empresas de transporte e posteriormente o ingresso das entidades sindicais.

Foram inúmeras conquistas, e seu papel político aumentou por conta das mudanças de cenário. A participação da entidade ao longo dessas seis décadas foi constante, sempre focada no desenvolvimento do transporte rodoviário de cargas (TRC), especialmente nas movimentações políticas, jurídicas e econômicas.

Várias foram as ações, mirando em soluções para o enfrentamento de problemas com os quais nos deparamos ao longo da história. A extinção, por exemplo, do Imposto Retido na Fonte sobre o frete e o avanço da pavimentação das rodovias, seguida pelas concessões, foram grandes bandeiras e conquista pelo TRC, tendo à frente a liderança da NTC.

Destaco inúmeros avanços, a começar pelas mais recentes: a participação ativa na aprovação da Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, que dispõe sobre o transporte rodoviário de cargas por conta de terceiros e mediante remuneração, revogando a Lei nº 6.813, de 10 de julho de 1980, criando regras para o funcionamento do TRC, beneficiando empresas e autônomos. E ainda a Lei nº 13.103, de 2 de março de 2015, com a tão esperada regulamentação do exercício da profissão de motorista remunerado e organizando a sua jornada de trabalho. As duas legislações propiciaram segurança jurídica a todos os envolvidos.

Agora, mais do que nunca, vamos precisar da atuação da NTC&Logística diante das recentes decisões do Supremo Tribunal Federal (STF), que considerou inconstitucionais alguns pontos da legislação. Isso implicará uma série de dificuldades para o setor desenvolver sua atividade.

É momento de celebrar 60 anos de lutas e conquistas sob a liderança da NTC&Logística, uma entidade séria e com princípios de sucesso! Um saldo muito positivo neste balanço de ações.

Viva!

Flávio Benatti (2008-2010/ 2011-2013)



“As empresas foram evoluindo profissionalmente, com a colaboração da Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística (NTC&Logística). Um exemplo dentre tantos outros de evolução e de contribuição foi a lei do motorista, que acabou organizando a relação capital-trabalho em nosso setor trazendo regras claras para o setor”

Flávio Benatti presidiu a NTC&Logística por dois mandatos, entre os anos de 2008 a 2010 e 2011 a 2013. O empresário, que ainda possui forte participação no setor, com atuação em outras entidades, enxerga como muito positivo a evolução do TRC nos últimos anos.

Como você se sente fazendo parte de uma entidade que contribui há 60 anos para o transporte de cargas e logística no Brasil?

Sinto-me muito gratificado primeiro por ser associado à NTC há muitos anos, mas ainda mais por ter tido a satisfação de poder presidir esta grande entidade em dois mandatos – portanto seis anos –, de 2008 a 2013, e de contribuir com soluções de temas muito importantes para o transporte rodoviário em nosso país.

Ao longo dos anos, como você vê a evolução do setor de transporte de cargas e logística? Quais os principais desafios enfrentados no passado?

A evolução foi muito grande; as empresas foram evoluindo profissionalmente, com a colaboração da Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística (NTC&Logística). Um exemplo dentre tantos outros de evolução e de contribuição foi a lei do motorista, que acabou organizando a relação capital-trabalho em nosso setor trazendo regras claras para o setor.

Considerando os desafios atuais, como você enxerga o futuro do setor de transporte de cargas e logística? Quais são as principais mudanças e tendências que você identifica?

O transporte rodoviário de cargas é altamente segmentado, ou seja, um setor tem características muito diferente de outros, como grandes massas, carga fracionada, granel líquido ou sólido, dentre outros. Enxergo um futuro muito promissor, pois os movimentos de

intermodalidade que estão ocorrendo no país poderão contribuir muito com as empresas de transportes. Já temos aprovada, por exemplo, a BR do Mar, esperando a sua regulamentação; as ferrovias vêm se expandindo no país, e com a melhor organização destes modais oportunidades sem dúvida surgirão para as empresas tornarem-se multimodais. É uma tendência que não pode passar despercebida ao setor.

O que ainda falta para o setor de transporte de cargas e logística alcançar um nível de excelência? Quais os principais obstáculos que precisam ser superados?

O setor de cargas e logística carece hoje de uma formação mais qualificada de seus de seus gestores. Vemos destacarem-se no mercado empresas que fazem investimentos na qualificação e na profissionalização de seus gestores e colaboradores, mas o grande obstáculo continua sendo a infraestrutura no país. Por esse motivo, temos a necessidade de grandes investimentos para que possamos ter melhor produtividade.

O que você deseja para o futuro da NTC&Logística? Quais são as metas e objetivos que você gostaria de ver alcançados nos próximos anos?

A NTC sempre foi o maior balizador do setor, e desejo que isto continue ao longo dos próximos anos, quer seja passando as informações de formação de custos, quer seja trabalhando com empresas do setor entidades como federações e sindicatos. Também devemos continuar a parceria com a nossa entidade maior, a Confederação Nacional do Transporte (CNT), para trabalhar nas legislações pertinentes à ativi-

dade de transporte e para balizar sempre a organização de representação do transporte rodoviário de cargas e logística.

Como ex-presidente da NTC&Logística, qual legado você gostaria que a entidade deixasse para o setor de transporte de cargas e logística como um todo?

A NTC já tem o seu legado ao longo desses 60 anos na organização do setor e com um papel muito significativo nas legislações que hoje regem nosso campo, e tenho certeza absoluta de que este legado não deixará de ser construído.

Quando fui presidente, muitos sabem, tinha uma preocupação com a continuidade de formação de lideranças para o setor, razão pela qual instituímos a COMJOVEM Nacional. Entendíamos ali a necessidade de um movimento que abrissem para os jovens as portas da NTC e das entidades do setor, pois esses jovens precisavam sentir-se mais à vontade dentro das entidades, convivendo com as grandes lideranças do setor. Foi um movimento muito importante, pois já temos grandes lideranças oriundas da COMJOVEM atualmente, e espero que o movimento seja perene na NTC, pois é hoje exemplo para o mundo. Um exemplo é André de Simone, coordenador atual, que vem fazendo palestras em eventos internacionais mostrando o movimento COMJOVEM no Brasil e seus resultados. Este é um legado que gostaria muito que fosse perenizado na NTC.

Na sua opinião, qual é o papel da NTC&Logística na defesa dos interesses e no desenvolvimento do setor de transporte de cargas e logística no Brasil?

Como já havia dito, o papel da NTC é fundamental aos interesses do setor de transporte rodoviário de carga – papel este, aliás, que nunca deixou de ser exercido. Grandes bandeiras foram defendidas pela NTC, algumas das quais podemos lembrar, como a luta contra o capital estrangeiro e a luta pela criação do SEST SENAT, aliada com a CNT e o DECOP, que mede os custos do setor; as comissões de especialidades, que fazem um brilhante trabalho no debate e soluções de cada um dos seguimentos de transporte; os departamentos jurídicos, tanto cível como trabalhista; e as assessorias especializadas junto aos órgãos de controle do setor. Tudo isso faz com que a NTC seja fundamental ao setor e ao Brasil.

Ao longo dos 60 anos de existência da NTC&Logística, quais as principais conquistas que você pôde acompanhar e que considera importantes?

Acima já citei algumas, mas vou relatar um episódio que entendo ser de muita importância para o setor. Quando eu exercia a presidência, houve um momento em que o senador Paulo Paim apresentou um projeto do estatuto do motorista, que, após passar por análise, deixou o setor com muita apreensão; como já disse anteriormente, o setor é muito segmentado. Fui a Brasília e conversei com o senador Paulo Paim. Ao explicar a apreensão do setor, convidei-o para que viesse a São Paulo, pois eu reuniria na NTC empresários de vários seguimentos que pudessem explicar a ele as dificuldades de cumprimento do seu projeto de estatuto do motorista. Ele aceitou, fizemos a reunião e ele entendeu que o assunto era muito complexo realmen-

te, razão pela qual firmarmos ali um compromisso de nos debruçarmos com a CNTT, o Ministério Público e a CNT para buscar uma solução. Esta resultou na Lei do Motorista (Lei nº 12.619/2012), posteriormente substituída pela Lei nº 13.103/2015. Ou seja, vejam a importância da NTC neste episódio, o qual citei pois no momento eu presidia a entidade. Houve muitas conquistas ao longo destes 60 anos, e não tenho dúvidas que muitas virão.

Por fim, qual é a mensagem nestes 60 anos que você gostaria de transmitir para os transportadores e para aqueles que fazem parte da NTC&Logística?

Ao completar 60 anos, a NTC tem uma história muito sólida de organização do setor de transporte rodoviário de carga com a sua estrutura e lideranças muito atentas e comprometidas. Não tenho dúvidas de que os próximos anos serão de muito trabalho e de muitas conquistas, e tenham a certeza de que a cada movimento que venha afetar o setor, seus técnicos e assessores estará sempre atento à defesa do TRC.

Vida longa à NTC!

Quando fui presidente, muitos sabem, tinha uma preocupação com a continuidade de formação de lideranças para o setor, razão pela qual instituímos a COMJOVEM Nacional. Entendíamos ali a necessidade de um movimento que abrissem para os jovens as portas da NTC e das entidades do setor, pois esses jovens precisavam sentir-se mais à vontade dentro das entidades, convivendo com as grandes lideranças do setor.



Adriano Depentor
Presidente do
Conselho Superior e
de Administração do
Sindicato das empresas
de transporte de
São Paulo e Região
(SETCESP)

Permanece DIRECIONANDO O CAMINHO do transportador

Faz praticamente dois anos que estou como presidente do Conselho Superior e de Administração do Sindicato das empresas de transporte de São Paulo e Região (SETCESP). Nesse período, toda a equipe e eu demos continuidade ao trabalho que já estava sendo realizado.

Atuamos com muito vigor para oferecer às empresas de transporte aquilo de que necessitam. Mais do que um ponto focal nas negociações trabalhistas, queremos ser – aliás, melhor dizendo, já somos – um hub de serviços para as transportadoras.

E quando falo isso, é porque realmente oferecemos soluções que atendem aos vários departamentos de uma empresa de transporte. Se olharmos, por exemplo, para a área de recursos humanos (RH), o SETCESP consegue atender uma organização com o seu serviço de seleção de talentos, realizando os processos de recrutamento ao buscar profissionais qualificados no mercado de trabalho.

Ainda para o RH, disponibilizamos o Benefício de Saúde Digital, que garante atendimento de telemedicina para o colaborador e os seus dependentes por um preço único com condições exclusivas.

Se o ponto for o desenvolvimento profissional, contamos com portfólio de cursos que são fontes de conhecimentos e contribuem para a formação específica, como documentos fiscais, gestão e manutenção de frota, os seguros de responsabilidade civil no transporte, dentre tantos outros.

São várias opções de treinamentos voltados aos profissionais, inclusive em ensino a distância (EAD). Mantemos uma plataforma EAD, usada também por nossa Universidade Corporativa de Logística, que este ano adotou o modelo de ensino remoto e tem tido ótimos resultados, com praticamente 0% de desistência.

Pensamos nesse formato para trazer comodidade e facilidade ao aluno que trabalha e estuda de forma que ele possa aprender de onde estiver e quando tiver disponibilidade.

Quanto à parte financeira, temos uma consultoria econômica, que provê as tabelas referenciais de custo, que acompanha os índices do mercado e que pode tirar dúvidas sobre a gestão do negócio e o custo dos insumos no transporte.

Passando para o lado econômico, o nosso Clube de Compras organiza compras coletivas que garantem economia na aquisição de papel sulfite, plástico bolha, pneus e outros itens do dia a dia da empresa.

Se a dificuldade for jurídica, pois bem: temos uma consultoria que presta atendimento personalizado às empresas sobre assuntos fiscais, tributários, trabalhistas, a respeito das negociações coletivas de trabalho e envolvendo várias outras matérias.

Também, caso precise de auxílio com a manutenção do Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas (RNTRC), o transportador encontra aqui um posto autorizado onde pode tirar

dúvidas e realizar inclusões, exclusões e atualizações no registro.

E na esteira do ESG (sigla para práticas ambientais, sociais e de governança de uma organização), não só premiamos as empresas que desenvolvem ações em sustentabilidade como, olhando para o social, iniciamos aqui um trabalho de equidade de gênero muito forte por meio do movimento Vez & Voz, que hoje está presente em todo o país.

Além disso, se tratando da responsabilidade ambiental, disponibilizamos gratuitamente para as empresas associadas a aferição para o teste de opacidade por meio do Programa Despoluir.

Gratuitos aos nossos associados também são os certificados digitais modelo A1 e as participações em nossos eventos, seja em palestras, conferências ou seminários, que trazem sempre um conteúdo importante e esclarecedor. Temos também os exemplares de nossa revista e a nossa newsletter diária, que são outras ricas fontes de informação para as transportadoras se atualizarem do que ocorre à sua volta.

E se ainda falta alguma coisa que foge ao nosso escopo de serviços e vai ao campo de produtos, aqui dentro temos os melhores fornecedores do mercado, que facilitam a compra direta das empresas. Em nossos eventos, eles marcam presença para estreitar o relacionamento com os empresários e executivos, e de conversas muitas vezes descontraídas saem novos negócios.

Então, são muitos os motivos que nos posicionam como uma fábrica de soluções para o transportador e mais as razões para ser uma empresa associada com a possibilidade de participar ativamente da construção de nossas propostas para melhorar o setor como um todo.

Dentro da entidade, reunimos diretorias de especialidades e comissões técnicas para que as transportadoras, que atuam no mesmo nicho, possam compartilhar suas experiências e fazer um benchmarking, se alinhando às melhores práticas do mercado.

Somos um canal que permite a expansão das redes de contatos e de

negócios. Assumimos o papel de interlocutores perante os órgãos governamentais. Aqui, o transportador encontra pessoas com desafios e com contentamentos semelhantes. E unidos é que nos fortalecemos.

Comecei a estar presente nas entidades na década de 1990. Nos anos 2000, fiquei mais atuante. Em 2004, fui convidado para fazer parte do Conselho Consultivo da entidade, e de lá para cá não parei mais.

Fui vice-presidente do sindicato entre 2007 e 2012 e vice-presidente extraordinário de governança do SETCESP de 2016 a 2021. Então, em 2022, assumi a presidência do Conselho Superior e de Administração. Se tenho algum arrependimento, é só o de não ter ingressado nas entidades de classe antes.

Neste trabalho, nunca estive sozinho. Hoje, recebemos um apoio imenso da nossa Federação das Empresas de Transportes de Cargas do Estado de São Paulo e da nossa Associação Nacional de Transporte e Logística (NTC&Logística).

Aliás, quero parabenizar a NTC&Logística pelos seus 60 anos de busca contínua pelas melhores condições no transporte de cargas, principalmente nas questões legislativas. A associação já conquistou muitas bandeiras, dentre elas a desoneração da folha de pagamento e, mais recentemente, a conversão da Medida Provisória 1.153 na Lei nº 14.599.

Além disso, é a responsável pela criação e pela apuração dos indicadores econômicos específicos do setor, que são norteadores técnicos, para que empresários do TRC possam compor seus preços de frete. Agradeço também a parceria com o SETCESP nas mais diversas ações focadas nos transportadores de São Paulo e Região.

E reitero aqui o convite para que os empresários do transporte façam parte do SETCESP. Não só que a empresa associada esteja aqui dentro, mas que os executivos participem ativamente conosco de todas as decisões que tomamos. Estar nas entidades é um dos principais meios do empresário desenvolver o seu próprio negócio.

A entidade é um roteirizador de sucesso para as empresas de transporte

REPRESENTAÇÃO DA NTC FRENTE AO CONGRESSO NACIONAL

É com muita honra, orgulho e dedicação que desempenho atividades nos Poderes Legislativo e Executivo há quase três décadas. Nesse período, buscamos melhorias para o setor com muitas lutas, iniciativas e ações. Inclusive, por meio de propostas legislativas, enfrentamos muitos embates, afinal são 81 senadores e 513 deputados que nem sempre apresentam matérias de interesse ao transporte rodoviário de cargas (TRC). Nesse contexto, avaliamos, entendemos e apresentamos emendas e propostas que vão contribuir com o setor.

Decorrente das últimas eleições, nosso interesse está voltado a fortalecer o segmento dentro do Congresso Nacional, criando alianças com novos parlamentares, e que o setor tenha ainda mais apoio e cresça em uma escala maior.

Nos bastidores, apresentamos dados sobre o setor, informações para tomada de decisões em contato diretamente por telefone, pessoalmente ou com as assessorias. Houve muito diálogo inclusive pelos corredores do Congresso Nacional e com outras entidades que defendem os interesses do transporte de cargas no país.

Destaco um trabalho exaustivo com relação à Medida Provisória (MP) 1.153/21 de praticamente seis meses de trabalho, desde a publicação em dezembro de 2022 até a sanção da Lei nº 14.599/23 em junho de 2023. Foram dezenas de reuniões com relator da proposta, deputados da base e da oposição, assessores, bancadas do governo, maioria e minorias.

Enfrentamos um lobby contrário muito grande, que conseguiu convencer o relator a retirar do seu parecer o artigo 3º da MP, justamente o da contratação dos seguros de responsabilidade civil do transporte. Contudo, o setor conseguiu convencer PL e partidos da esquerda a aprovarem uma emenda que retomava a questão dos seguros. Ganhamos do relator com uma diferença de 10 votos, um placar apertado de 181 a 171, depois de termos conseguido adiar a votação na véspera com uma diferença de apenas quatro votos.

No Senado, também foram dezenas de reuniões, mas, considerando o trabalho em parceria com as demais entidades, chegamos em pelo menos metade dos 81 senadores. Conseguimos a aprovação com unanimidade, sem alterações de mérito, o que levaria a proposta de volta à Câmara, com um risco de perder a validade.



Edmara Claudino
Assessora Legislativa da
NTC&Logística



Após o trabalho no Congresso, as reuniões se repetiram em diferentes ministérios, como Transportes, Trabalho, Indústria e Casa Civil. Foi mais um trabalho de convencimento e de muita luta de uma parceria do setor de transporte praticamente inédita.

Desafios para aprovação da lei foram inúmeros. A indústria era contrária à alteração dos seguros e convenceu o agronegócio disso. A frente parlamentar do agro, uma das mais atuantes e ativas da Câmara, tinha um peso grande a favor da retirada do artigo, mas conseguimos convencer partidos que compõem esse grupo e garantimos votos fundamentais para a aprovação.

O desafio agora é a adaptação da lei. Tudo que é novo gera dúvidas, e é preciso que sejam feitos debates e acompanhamento de perto dessa lei na prática, já que ela interfere com o mercado de cargas, além de levar informação sobre o que mudou e monitorar junto aos órgãos competentes

do governo possíveis regulamentações acerca da lei.

A seguir encontram-se propostas legislativas sobre as quais a NTC&Logística teve papel fundamental para o desenvolvimento de ações que favorecem o setor, um trabalho que contou com todo esforço. Foram inúmeras audiências e criação de emendas para que as propostas fossem a favor do TRC, além de realizarmos o XXIII Seminário Brasileiro do Transporte Rodoviário de Cargas em parceria com a Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados e o II Seminário Trabalhista em parceria com a Comissão de Trabalho da Câmara dos Deputados, com o apoio dos parlamentares e especialistas nos temas de interesse do TRC. Isso sem falar no desafio de aprovamos a desoneração da folha de pagamento e a defesa do setor no âmbito da reforma tributária, ambas em tramitação das duas casas legislativas.

PROPOSIÇÕES QUE FORAM TRANSFORMADAS EM NORMAS JURÍDICAS
E OUTRAS QUE AINDA TRAMITAM NO CONGRESSO EM 2023

PROPOSIÇÃO	EMENTA	
MP 1153/2022	Dispõe sobre a prorrogação da exigência do exame toxicológico periódico, altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, altera a Lei nº 11.442, de 5 de janeiro de 2007, quanto ao seguro de cargas, e altera a Lei nº 11.539, de 8 de novembro de 2007, quanto às cessões de Analistas de Infraestrutura e Especialistas em Infraestrutura Sênior.	TRANSFORMADA EM NORMA JURÍDICA COM VETO PARCIAL LEI Nº 14.599 DE 19/06/2023
MP 1175/2023	Dispõe sobre mecanismo de desconto patrocinado na aquisição de veículos sustentáveis.	TRAMITAÇÃO NO SENADO FEDERAL
PL 4552/2020	Insera artigo nas Disposições Finais e Transitórias da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, para permitir, nas condições que especifica, o parcelamento de dívidas trabalhistas em execução judicial, em função dos problemas causados pela emergência de importância internacional decorrente do coronavírus (covid-19), de que trata a Lei nº 13.979, de 6 de fevereiro de 2020.	TRAMITAÇÃO NO SENADO FEDERAL
PL 3849/2021	Altera a Lei nº 8.706, de 14 de setembro de 1993, e a Lei nº 8.213, de 24 de julho de 1991, para dispor sobre a concessão de aposentadoria especial para os caminhoneiros.	TRAMITAÇÃO NA CÂMARA DOS DEPUTADOS
PL 1949/2021	Altera o inciso II do art. 193 da CLT para não caracterização de tanque suplementar nas atividades perigosas.	TRAMITAÇÃO NO SENADO FEDERAL
PL 334/2023	Prorroga até 31 de dezembro de 2027 os prazos de que tratam os artigos 7º e 8º da Lei nº 12.546, de 14 de dezembro de 2011, e o caput do § 21 do art. 8º da Lei nº 10.865, de 30 de abril de 2004.	AGUARDANDO APRECIÇÃO PELO SENADO FEDERAL
PL 44/2022	Institui a obrigatoriedade da assistência do profissional farmacêutico nas empresas que exercem atividade de transporte de produtos farmacêuticos e fitoquímicos, sujeito à fiscalização da Agência Nacional de Vigilância Sanitária e dá outras providências.	RETIRADO DE PAUTA EM REUNIÃO DA COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES
PEC 45/2019	Altera o Sistema Tributário Nacional e dá outras providências.	TRAMITAÇÃO NO SENADO FEDERAL
RDC 204/2006	A RDC 204/2006 determina o cumprimento do Regulamento Técnico de Boas Práticas de Distribuição e Fracionamento de Insumos Farmacêuticos a todos os estabelecimentos que exercem atividades de importação, exportação, distribuição, expedição, armazenagem, fracionamento e embalagem desses insumos.	***
RDC 430/2020	Dispõe sobre as Boas Práticas de Distribuição, Armazenagem e de Transporte de Medicamentos.	***
XXII Seminário Brasileiro do TRC	Evento ocorreu na Câmara dos Deputados com presenças ilustres de parlamentares e especialistas e cronograma com temas importantes como Desoneração da Folha de Pagamentos e Reforma Tributária. Contou com a lotação do auditório e com mais de 1.300 visualizações no YouTube.	REALIZADO EM 21 DE JUNHO DE 2023

Cultura de

APRENDIZAGEM CONTÍNUA

no TRC

Sabemos que o transporte rodoviário de cargas é um setor em constante evolução, e a aprendizagem contínua é fundamental para garantir que as mudanças tecnológicas e regulamentares não afetem a segurança e a eficiência das nossas transportadoras.

Recentemente tive a oportunidade de participar de uma formação muito importante para o meu dia a dia como empresário do setor, que foi o MBA do transporte rodoviário de cargas (TRC).

Essa formação foi uma iniciativa da nossa Federação das Empresas de Transporte de Carga e Logística no Estado de Santa Catarina (FETRANDESC) com o objetivo de abranger todo o segmento com um curso 100% direcionado ao setor. Seu corpo docente é composto por profissionais com vivência e experiências no setor de transporte, e as disciplinas são totalmente direcionadas para as necessidades dos transportadores.

Resolvi escrever um pouco sobre minha experiência nesse processo da cultura de aprendizagem contínua pois penso que, muito além do que aprender ou reaprender alguns temas sobre os quais pensamos ter domínio, temos a grande possibilidade de trocas por meio do networking que as aulas nos proporcionam, que nos leva a pensar sobre um novo patamar e que também quebra muitos paradigmas.

Muitas vezes, como empresários sentados em nossas salas, buscamos soluções para os nossos problemas, mas, infelizmente, sozinhos não conseguimos chegar a lugar algum. Nessas oportunidades de estarmos envolvidos

em alguma formação, podemos encontrar excelentes ideias para a solução dos nossos conflitos. Além das vivências externas, podemos entender melhor os processos com maior eficiência e ainda pensar nos grandes desafios que nos cercam, como regulamentações, tecnologias, mão de obra qualificada (motoristas), dentre outros.

Me lembro que, durante a formação do MBA do TRC, organizamos o 1º Seminário MBA em Transporte Rodoviário de Cargas de Santa Catarina, evento que reuniu cerca de 200 pessoas na cidade de Florianópolis. Contamos com palestrantes nacionais e internacionais cujas temáticas transitaram desde a representatividade do sistema até as projeções do Ministério da Infraestrutura para o setor rodoviário de cargas, o futuro da mão de obra do motorista, a relação transportador-embarcador, o mercado de fretes, dentre outros temas. Foi um evento de muita aprendizagem e que marcou bastante minha trajetória.

Precisamos urgentemente adotar a cultura de aprendizagem contínua para que possamos exercitar a capacidade de inovar e garantir qualidade do serviço prestado e competitividade no mercado. Portanto, se eu pudesse deixar um recado para os meus amigos empresários do setor, seria para que, além de investirem na aprendizagem contínua dos seus colaboradores, pudessem investir na sua própria capacitação, pois isso os tornará empresários com maiores habilidades técnicas e os manter cada vez mais competitivos no mercado.



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

Me lembro que, durante a formação do MBA do TRC, organizamos o 1º Seminário MBA em Transporte Rodoviário de Cargas de Santa Catarina, evento que reuniu cerca de 200 pessoas na cidade de Florianópolis.

Minha longa trajetória

À FRENTE DO DECOPE DA NTC

Tive a oportunidade de servir à NTC&Logística, em especial ao Departamento de Custos Operacionais, Estudos Técnicos e Econômicos (DECOPE), por longos 23 anos, distribuídos por duas passagens. Na primeira, de 1982 a 1984, sob a presidência do saudoso Thiers Fattori Costa, num predinho muito simpático na rua Borges Lagoa, na Vila Mariana, em São Paulo.

A NTC sempre foi uma entidade que se preocupou muito com o cálculo de custos operacionais de caminhões e formação de fretes. O pioneiro nesta tarefa, que deu origem ao DECOPE, foi o engenheiro inglês Leo Curtiss, que calculava o custo operacional do FNM D-11000.

Thiers era um especialista em frete. Quando assumiu, montamos juntos as planilhas de lotação e de grandes massas.

Na gestão de Oswaldo Dias de Castro, o administrador Fernando Giudice, um consultor experimentado, fez uma bela pesquisa usando como base o custo do MB 1111 para criar a planilha do custo da carga fracionada e das cargas expressas.

SOB O JUGO DO CIP

Minha passagem por lá coincidiu com a introdução do controle de fretes pelo Controle Interministerial de Preços (CIP). Quando queríamos aumento, tínhamos de mandar as planilhas para o Rio de Janeiro e esperar a decisão, que

vinha por telex. O CIP demorava e dava os reajustes pela metade. Mesmo assim, o transporte rodoviário de cargas (TRC) era feliz e não sabia. Quando chegava o telex autorizando o reajuste máximo, ia todo mundo ao mercado pedindo o mesmo percentual de reajuste, dizendo que o CIP mandou. Oswaldo Dias de Castro, muito esperto, conseguiu trocar nos comunicados da NTC a palavra máximo por mínimo.

Eu tinha que virar noites e passar fins de semanas atualizando, na calculadora, as planilhas de fretes.

Até que a NTC adquiriu um computador nacional, de primeira geração, que tinha apenas uma vaga memória. Usava disquetes, que gravavam as informações apenas em uma das faces, e quando o computador dava problemas tinha que levar os disquetes para a extinta ITD, antiga Transdroga, em Osasco.

Neste período, conseguimos também a primeira regulamentação do TRC, quando era ministro dos Transportes o engenheiro Cloraldino Severo, que se tornou meu grande amigo. O extinto Grupo Executivo da Política de Transportes (GEIPOT) era contra a regulamentação, chegou a encomendar a um economista americano, Charles Wright, um estudo nesse sentido. Mas o Cloraldino, condoído com a situação dos carreteiros, decidiu bancar o disciplinamento do setor.

PLANILHA GENEROSA

Contratei como assistente o economista Fernando Coelho, executivo do setor de transportes, que atendia também o Instituto do Transporte do Aço (INTRA), formado por um cartel de empresas escolhidas a dedo pela Siderbrás. O setor tinha uma planilha muito generosa, que incluía até uma rubrica para expansão da frota. Com o fim do cartel, muitas dessas empresas faliram, como a Transportadora Volta Redonda, do Valter Rocha, e o Expresso Sul-Fluminense, dos irmãos Splitz, dentre outras. O saudoso Denisar Arneiro, dono da Sideral, ex-presidente da NTC e ex-deputado constituinte, preferiu dissolver a empresa.

Um dos projetos do Thiers era criar na NTC um centro de pesquisas e testes de veículos e de componentes. Por meio de Carneiro Neto, executivo da indústria automobilística, conseguimos contato com o prefeito e com a reitoria da Universidade de Uberlândia, os quais nos ofereceram um grande terreno, um verdadeiro latifúndio, para construir o centro. No entanto, a empreitada era muito arrojada para a capacidade financeira da NTC, então tivemos de abrir mão do terreno e abortar o projeto.

Participei ativamente das reuniões do Conselho Nacional de Estudos em Transportes, Custos, Tarifas e Mercado (CONET), que discutiam bastante custos e tarifas. O CONET tinha um formato diferente dos atuais: as entidades e empresas associadas enviavam previamente estudos, teses, solicitações, e no primeiro dia havia um horário no qual estes trabalhos eram analisados por comissões, cujo relator apresentava um relatório, que seria discutido na reunião plenária do dia seguinte.

SEGUNDA PASSAGEM

Na minha segunda passagem, de 1997 a 2019, fui contratado pelo saudoso Adalberto Panzan para produzir uma série denominada Estudos Técnicos do TRC, que fazia parte do seu programa de gestão.

O Adalberto era um homem muito preocupado em aprimorar a tecnologia no transporte. Contratei um grupo de estagiários de engenharia para visitarem centenas de empresas de transportes e fornecedores, do qual resultou uma série de estudos publicados em forma de encartes pela revista Transporte Moderno. Abordamos, por exemplo, o uso de pneus extralargos, pneus radiais, suspensão pneumáticas, calibragem com nitrogênio, uso de Intercâmbio Eletrônico de Dados (EDI), legislação mundial de pesos e dimensões, romeu e julieta, semirreboques mais longos, siders, dentre outros.

Publicamos também um resumo da minha dissertação de mestrado sobre a viabilidade do duplo semirreboque (DSR) de cinco eixos, acoplados por dolly intermediário. Pensei em fazer a dissertação sobre o bitrem, mas não havia literatura, ao passo que, para o DSR, ela era abundante. O DSR não pegou no Brasil, onde o transporte é muito mais pesado: basta dizer que aqui o limite por eixo é de 10 t e nos EUA é de apenas 18.000 libras (8,17 t). Além do mais, o dolly não é um engate tão seguro quanto a quinta roda.

Vi apenas dois DSR rodando: um no Expresso Sul Fluminense, que o utilizava para transportar correspondência; e outro no Expresso Real, para fazer a rota São Paulo-Uberaba-Uberlândia.

Cumprida esta missão, que o saudoso Romeu Luft, sucessor de



Neuto Gonçalves dos Reis
Engenheiro civil pela Escola de Engenharia. Universidade Federal de Minas Gerais (EEUFMG) e jornalista profissional. Tem cursos de pós-graduação em engenharia econômica pelo Instituto Politécnico da PUC Minas e em administração de empresas e logística empresarial, ambos pela Fundação Getúlio Vargas (FVG). É também mestre em engenharia de transportes pela Universidade de São Paulo (USP) de São Carlos. Foi editor da revista Transporte Moderno por 24 anos e chefe do DECOPE da NTC por 23 anos. Possui as medalhas de mérito da NTC e da CNT.

Pansan (que faleceu precocemente), encampou, passei um ano assessorando Carlos Mira, diretor de marketing, na realização de seminários semanais.

EQUIPE DO EU SOZINHO

Depois, passei a responder pelo DECOPE, substituído o economista José Luiz Pereira. Como os tempos eram de vacas magras, minha equipe era a do eu sozinho. Tinha que fazer as planilhas de custos operacionais dos veículos mais utilizados, atualização de pedágios, indicadores econômicos, dentre outras atividades, além de assessorar a presidência com estudos e dados e atender à imprensa. A sorte é que o Índice Nacional do Custo da Carga Fracionada (INCTF) era produzido pelo Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas (Fipe), cabendo à NTC apenas a divulgação. Nessa mesma época, foi criado o Índice Nacional do Custo do Transporte de Lotação (INCTL), que também era produzido pela Fipe.

Apesar da sobrecarga, deu tempo de criar mais três indicadores importantes: um para as cargas perigosas, outro para as cargas de Manaus e um terceiro para o transporte internacional.

Com o passar do tempo, consegui uma assistente, a Silmara Uva, que foi muito útil nas pesquisas de preços de insumos e de salários do transporte. Depois da Silmara, passei a contar com a ajuda de estagiários de economia, e um deles, o Juliano, foi efetivado ficou conosco um longo período.

Quando assumiu, Geraldo Vianna quis reforçar bastante o DECOPE. Ao mesmo tempo, rompeu com a Fipe o contrato dos INCTs, que voltaram a ser calculados internamente. Foram contratados de uma só vez o engenheiro e brilhante consultor Lauro Valdívia, o economista José Luís Pereira (recontratado) e a doutora em transportes pela USP de São Carlos Karênina Martins Teixeira. Esta, assim como Juliano, logo nos deixou sem que houvesse reposição.

Depois de treinar o economista Fernando Silva, o economista José Luiz Pereira foi demitido durante uma das tradicionais crises financeira da NTC.

Com a volta dos INCTs, em uma época de inflação baixa, uma das preocupações minha em particular era a credibilidade dos índices. Quando o índice saía baixo, sempre havia aqueles empresários sugerindo o seu engravidamento, com o qual eu não concordava. Um exemplo disso deu-se quando a NTC, assessorada pelo DECOPE, conseguiu a desoneração da folha de pagamento. O transportador podia optar entre

recolher 1,4% sobre a receita ou os tradicionais 20% sobre a folha de pagamento. Uma pesquisa do DECOPE mostrou que optar pelo 1,4% era razoavelmente vantajoso para a carga de lotação e muito vantajoso para a carga fracionada. Quando concluímos o INCT com esta novidade, houve redução de mais de 2%. Como sempre, publiquei o indiciador sem consultar José Hélio, presidente à época. Ele ficou meio bravo, mas acabou concordando que era uma questão de credibilidade do índice.

Devido à lei da oferta e da procura, os fretes estão sempre defasados. Assim, mesmo que consigam repassar o INCT, o transportador não consegue recompor seu custo, pois aplicará o índice sobre uma base menor do que a da tabela do INCT.

Para suprir essa deficiência, o DECOPE criou uma pesquisa para medir a defasagem dos fretes, comparando o frete cheio do INCT com o frete praticado. Conduzidas por Lauro Valdívia, muitas vezes em conjunto com a ANTT, esta pesquisa tem sido muito útil nas decisões sobre reajustes de fretes.

ATUAÇÃO NA CTAV

Devo ao Lauro, profissional experiente e competente, a que sempre tratei como igual, a criação de várias planilhas, como a de carga a granel (cimento), a de carga farmacêutica e as de guindastes, dentre outras.

Contando sempre com a cobertura dele, pude me dedicar durante 13 anos à segurança do transporte. Em 2006, foi indicado pela NTC como membro titular da Câmara Temática de Assuntos Veiculares do Contran em substituição ao saudoso Alfredo Peres.

Logo na primeira reunião, entrou em análise um projeto de revisão da legislação de pesos e dimensões de caminhões e ônibus. Naquela época, o limite de peso para livre circulação era de apenas 45 t. Uma composição de seis eixos, embora a soma por eixo fosse de 48,5 t, só podia circular com 45 t. O bitrem de 7 eixos e 57 t só podia circular com Autorização Especial de Trânsito (AET). As configurações acima de 57 t e até 74 t eram muito limitadas.

Em parceria com a relatora, a engenheira Vânia Torquato, do DER/SP, conseguimos eliminar a AET do bitrem de 57 t. Liberamos também sem AET as configurações intermediárias entre 45 t e 57 t com duas unidades e seis eixos. As configurações acima de 57 t e até 74 t foram bastante ampliadas. O comprimento dos veículos toco e truke foi ampliado de 13 m para



A NTC sempre foi uma entidade que se preocupou muito com o cálculo de custos operacionais de caminhões e formação de fretes. O pioneiro nesta tarefa, que deu origem ao DECOPE, foi o engenheiro inglês Leo Curtiss, que calculava o custo operacional do FNM D-11000.

14 m. O comprimento das configurações caminhão trator mais semirreboque foi ampliado de 18,25 m para 18,60 m, fora algumas outras alterações menores. Esta resolução me valeu uma placa de homenagem pelo Sindicato das Empresas de Transportes de Cargas no Estado do Paraná (Setcepar).

A pedido do governo do Espírito Santo, fui relator de um trabalhoso processo de regulamentação do transporte de pesadas rochas (mármore e granito), que vinha sendo feito de qualquer maneira e provocando muitos e graves acidentes. Durante um bom período, viajei semanalmente para Vitória a fim de me reunir com os interessados, até que finalmente saiu a regulamentação (requisitos de segurança), pela qual fui homenageado solenemente pelas entidades do TRC do estado.

Fui relator também de um pleito da Associação Brasileira das Indústrias de Óleos Vegetais (Abiove) sobre o transporte de biodiesel, que vinha sendo transportado em tanques de diesel. Como o biodiesel é mais denso (0,85 kg/litro) do que o diesel (0,70 kg/litro), os veículos sempre acusavam sobrepeso. Não se podia baixar o nível da carga, pois isso provocaria o “efeito slosh” (trepidação da carga), o que poderia

causar acidentes. A solução foi estabelecer uma tolerância temporária (7,5%) até que tanques menores fossem construídos.

Uma resolução que julgo importante foi a que alterou os requisitos de para-choques traseiros para veículos novos. Antes, a altura do para-choque era de 45 cm, permitindo-se um recuo de 40 cm, o que facilitava a intrusão dos automóveis. A solução foi eliminar o recuo e reduzir a altura para 40 cm.

Participei da elaboração de muitas outras resoluções, como a atualização da regulamentação da carga perigosa, da regulamentação do transporte de torças, a exigência de cobertura para granéis, transporte de cana e amarração de carga, para citar algumas.

Ministrei também dezenas de cursos e palestras sobre custos e formação de fretes, legislação de pesos e dimensões, política nacional de transportes.

Fui ainda professor de custos logísticos do curso de Administração Logística da FAAP.

Finalmente, graças à minha expertise em legislação de trânsito, fui por vários anos presidente da 13ª JARI do DER/SP, onde cheguei a coordenar por dois anos as 47 JARIs, daquele departamento, da capital e do interior.



JUNTOS SOMOS

+ FORTES

Mais um ano a Comissão de Jovens Empresários e Executivos da NTC&Logística (COMJOVEM), segue com sua missão de atrair os integrantes para assumir novas lideranças e transformar o transporte de cargas, por meio de suas empresas e entidades.

Confira o desempenho do ciclo nos últimos 4 anos com a gente!



A COMJOVEM neste ano mostrou muito mais que números mas também sua força. O que antes se resumia em um trabalho regional, hoje em dia os Núcleos têm realizado mais integração em suas atividades como pode ser visto em nossa evolução como comissão, o que nos dá orgulho ao ver a quantidade de integrantes nos eventos e funções nas entidades. A projeção vem aumentando, não só no Brasil, como também no cenário internacional, e isso é só o começo!”

André de Simone

Coordenador Nacional da COMJOVEM

HORA REUNIÃO

2023: 600 horas
2022: 808 horas
2021: 325 horas
2020: 302 horas

AÇÃO SOCIAL

2023: 128 ações 2021: 87 ações
2022: 86 ações 2020: 164 ações

REUNIÃO COMPARTILHADA

2023: 140 reuniões 2021: 59 reuniões
2022: 151 reuniões 2020: 11 reuniões

ARTIGO TÉCNICO

2023: 42 artigos 2021: 29 artigos
2022: 28 artigos 2020: 10 artigos

VISITA TÉCNICA

2023: 135 visitas 2021: 10 visitas
2022: 104 visitas 2020: 10 visitas

PARTICIPAÇÃO EM REUNIÕES DE ENTIDADES DO SETOR

2023: 145 participações 2021: 29 participações
2022: 147 participações 2020: 10 participações



José Hélio Fernandes (2014–2016 e 2017–2019)



José Hélio Fernandes presidiu a NTC&Logística por dois mandatos, que duraram de 2014 a 2019. O ex-presidente da entidade destacou os obstáculos atuais do setor em sua entrevista para o anuário da NTC&Logística.

“Os obstáculos são muitos: infraestrutura, segurança, qualificação da mão de obra, atenção com os custos operacionais, legislação trabalhista, dentre outros. No entanto, o transporte rodoviário de cargas (TRC) vem evoluindo muito, pois o próprio mercado é cada vez mais exigente”

O legado é construído dia a dia, então espero que a NTC continue contribuindo em todas as frentes com o TRC, incluindo as áreas técnica, legislativa e jurídica.

Como você se sente fazendo parte de uma entidade que contribui há 60 anos para o transporte de cargas e logística no Brasil?

É uma honra fazer parte da história de uma entidade como a NTC e um privilégio poder trabalhar com tantas lideranças para contribuir com a defesa e desenvolvimento do TRC.

Ao longo dos anos, como você vê a evolução do setor de transporte de cargas e logística? Quais foram os principais desafios enfrentados no passado?

Os desafios foram e continuam sendo diários. Sendo o TRC um setor tão dinâmico, acompanhou as mudanças e a evolução do campo, se ajustando às necessidades da atividade.

Considerando os desafios atuais, como você enxerga o futuro do setor de transporte de cargas e logística? Quais são as principais mudanças e tendências que você identifica?

As mudanças acontecem de forma mais rápida, exigindo que a entidade esteja preparada para defender o TRC e para orientar os empresários a evitarem ou a atenuarem os riscos com o mercado. O transporte rodoviário de cargas continuará sendo protagonista na economia do Brasil.

O que ainda falta para o setor de transporte de cargas e logística alcançar um nível de excelência? Quais são os principais obstáculos que precisam ser superados?

Os obstáculos são muitos: infraestrutura, segurança, qualificação da mão de obra, atenção com os custos operacionais, legislação trabalhista, dentre outros. No entanto, o TRC vem evoluindo muito, pois o próprio mercado está cada vez mais exigente.

Pensando no futuro da NTC&Logística, o que você deseja para a entidade? Quais são as metas e objetivos que você gostaria de ver alcançados nos próximos anos?

Que a NTC continue atualizada e focada na defesa e desenvolvimento do TRC.

Como ex-presidente da NTC&Logística, qual o legado que você gostaria que a entidade deixasse para o setor de transporte de cargas e logística como um todo?

O legado é construído dia a dia, então espero que a NTC continue contribuindo em todas as frentes com o TRC, incluindo as áreas técnica, legislativa e jurídica.

Qual é o papel da NTC&Logística na defesa dos interesses e no desenvolvimento do setor de transporte de cargas e logística no Brasil?

Contribuir com a área técnica e aperfeiçoar sempre a metodologia de acompanhar a evolução dos custos operacionais nas áreas de legislação, jurídica, política, tributária e trabalhista.

Quais são as principais conquistas da NTC&Logística ao longo de seus 60 anos de existência que você pôde acompanhar e que considera importantes?

Foram muitas as conquistas nesses 60 anos e cada uma tem a sua importância no seu devido tempo, até porque em seis décadas aconteceram muitas e importantes mudanças no TRC.

Por fim, qual é a mensagem nestes 60 anos que você gostaria de transmitir para os transportadores e para aqueles que fazem parte da NTC&Logística?

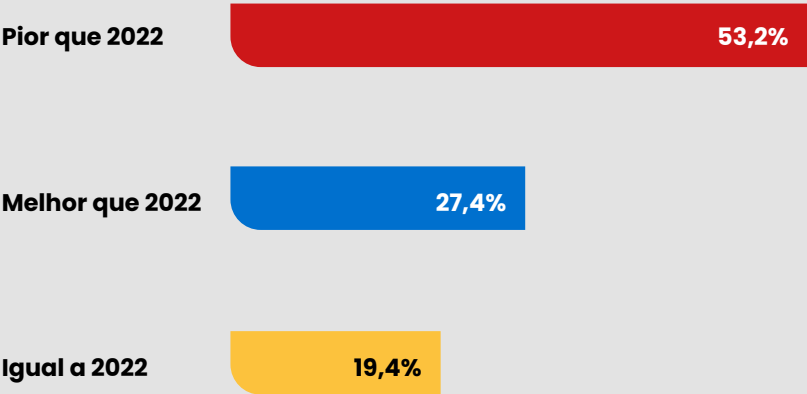
Que os transportadores se juntem às lideranças que atuam na NTC e que acreditem nos trabalhos que são realizados, visando tornar o TRC cada vez mais forte, respeitado e economicamente viável para todos que atuam no setor.

Mercado de

TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS

em 2022-2023

O Produto Interno Bruto (PIB) brasileiro surpreendeu no primeiro semestre de 2023, exibindo um desempenho mais positivo do que os economistas previam no início do ano. Entretanto, esta melhora não se estendeu ao setor de transporte de carga como um todo, já que, em grande parte, a alta decorreu do agronegócio. Dada a sua natureza intermediária, o setor de transporte apresentou no primeiro semestre de 2023 um desempenho pior que o alcançado em 2022.



O mercado e o governo estão reavaliando suas projeções para o crescimento econômico para 2023. O governo aposta em 2,5%; os economistas, 2,24% (no início do ano era menos de 1%). Segundo o Ministério da Fazenda, o motivo foi a revisão do crescimento do 1º trimestre do ano, que passou de 1,2% para 1,9%. Já para 2024, a previsão do governo se mantém em 2,3%.

Outros indicadores também sinalizam um crescimento maior para o ano. Um exemplo é a trajetória de queda da taxa Selic, com previsão de encerrar o ano em 11,75% (2% a menos), além da inflação quase dentro da meta e controlada e a aprovação pelo Congresso de mudanças importantes para a economia, dentre outros.

No entanto, quando se analisam os custos no âmbito do transporte rodoviário de cargas (TRC), emerge um cenário distinto com mudanças profundas decorrentes de novas leis e decisões do Supremo Tribunal Federal (STF).

Em junho, a Lei nº 14.599 passou a exigir obrigatoriamente a contratação pelo transportador de três seguros:

o de Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário de Carga (RCTR-C), o de Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário por Desaparecimento de Carga (RC-DC) e o Responsabilidade Civil de Veículo (RC-V). O RC-DC e o RC-V são novos e acrescentam custos ao setor.

No dia 12 de julho, o STF publicou uma certidão de julgamento considerando inconstitucionais alguns dispositivos da Lei nº 13.103/2015, aumentando os custos com a mão de obra de motorista e diminuindo a produtividade dos veículos.

Contribuindo para a piora das perspectivas, parece que o período de trégua nos aumentos do combustível acabou, e devemos ter um segundo semestre com um viés de alta novamente. O Índice Nacional do Custo do Transporte de Carga (INCT), que chegou a ficar negativo em julho, deve voltar a ser positivo novamente em agosto.

Se acompanharmos a evolução do INCT em 12 meses, veremos uma ligeira desaceleração do índice no acumulado, que a partir de maio/23 ficou negativo principalmente em virtude da queda do combustível no período e por conta dos salários (dissídio coletivo), que foi reajustado em 5,83%, abaixo do reajuste do ano anterior, de 12,47%.

Fazendo um paralelo com o Índice Nacional

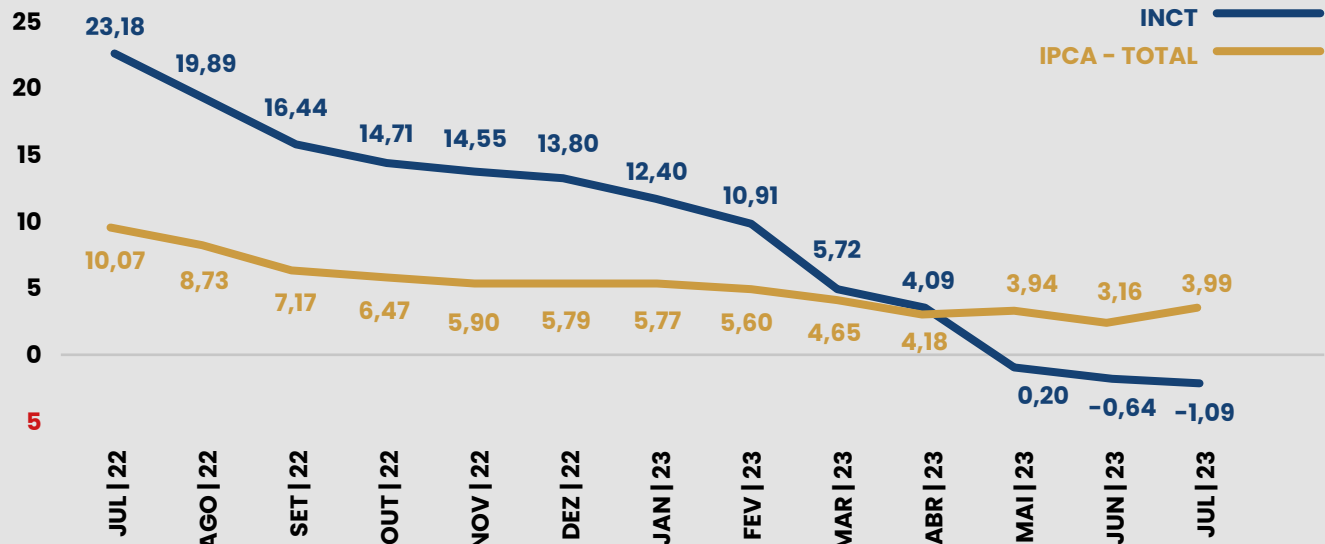


Lauro Valdivia
Assessor Técnico da
NTC&Logística

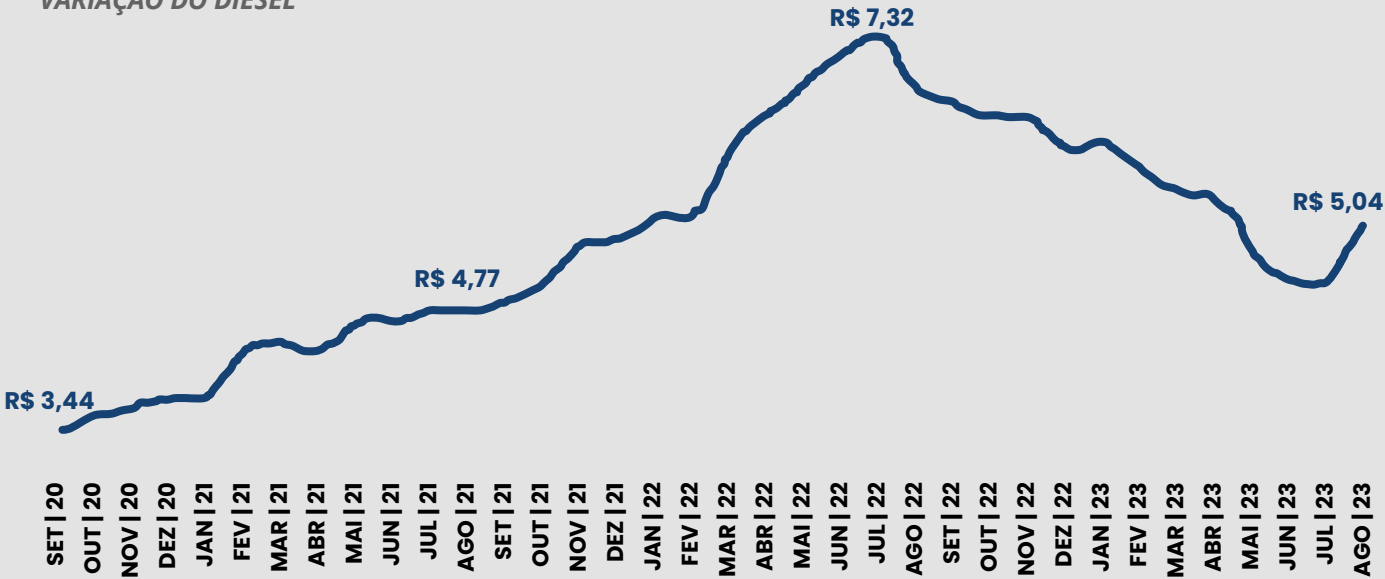


Fernando Sebastião da Silva
Economista da
NTC&Logística

IPCA TOTAL VERSUS INCT
(Frac & Lot) Var. % 12 meses



VARIAÇÃO DO DIESEL



de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA) do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), índice oficial de inflação medida pelo governo, nota-se que o INCT está em uma brusca desaceleração. No entanto, a Petrobras anunciou no dia 15 de agosto reajuste nos preços do diesel de 25,8%, o primeiro aumento desde a implantação da nova política comercial da companhia, que em maio abandonou o conceito de paridade de importação.

A estatal justificou o aumento na cotação do petróleo e o fato de a companhia estar no limite de sua otimização operacional, “incluindo a realização de importações complementares”. Contudo, sabe-se que a elevação nos valores ocorreu em meio a preocupações sobre o risco de desabastecimento no setor.

Assim, vislumbramos que o INCT voltará a ficar positivo nos próximos meses, uma vez que há iminentes repasse de combustíveis devido a um cenário de alta das cotações internacionais do petróleo.

Ao longo de 36 meses, os preços do barril de petróleo tipos Brent e WTI Texas notadamente tiveram uma crescente elevação até alcançar seu pico em maio/22, quando o barri foi comercializado por US\$ 122,84 e US\$ 115,26, respectivamente. No mercado interno, observamos o diesel ser comercializado a R\$ 7,05 no mesmo período e atingir seu cume em R\$ 7,32 em julho/22. Após esse período, houve um declínio do preço do barril praticado no mercado internacional, chegando em maio/23 a ser cotado em US\$ 72,66 e US\$ 68,09, e do mesmo modo o diesel interno teve seu menor preço nas bombas: R\$ 4,98.

Em julho, acendeu-se a luz quanto à pressão externa na elevação do custo do barril de petróleo, que obteve uma variação média mensal muita contundente de 15,02% e que caminha para crescente alta em um cenário que pode chegar a US\$ 100 em 2024.

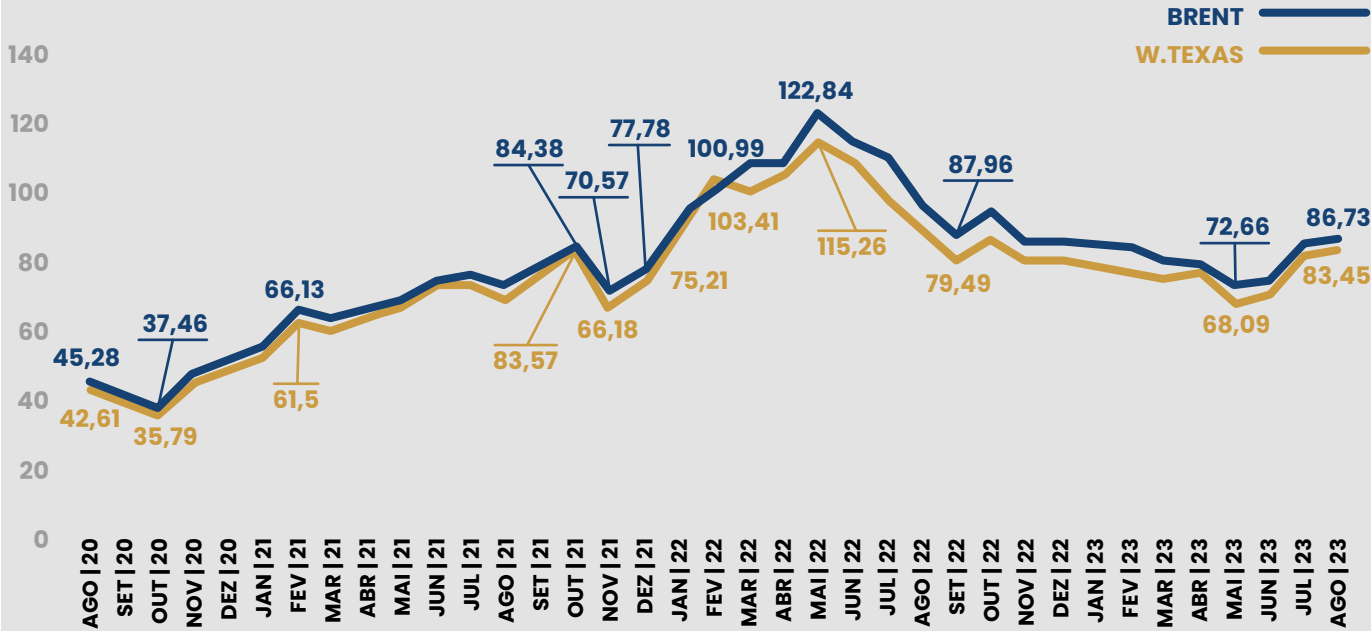
MERCADO DE TRANSPORTE
RODOVIÁRIO DE CARGAS

A pesquisa realizada em julho pela Associação Nacional do Transporte de Cargas (NTC) revela que o setor de TRC ainda não conseguiu recuperar os valores adequados de frete rodoviário, que continua a ser um dos maiores desafios enfrentados pelo setor. Por meio do Conselho Nacional de Estudos em Transporte (CONET), a NTC identificou que muitas empresas no setor operam com tarifas abaixo dos custos reais, enfrentando margens insuficientes para cobrir os custos de suas operações, os investimentos necessários à nova realidade e os riscos inerentes a fim de garantir seu futuro e de atender às demandas da sociedade no curto e no médio prazo.

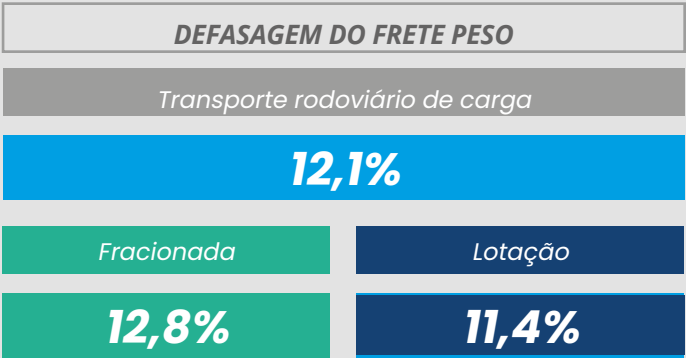
No primeiro semestre de 2023, foi observado que 28% das empresas conseguiram aumentar suas tarifas de frete, com um reajuste médio de 6,1%. Entretanto, mesmo diante desses aumentos significativos, cerca de 46% das empresas concederam desconto, na média de 7,0% em relação às tarifas.

É evidente que muitos atores do mercado reconhecem os desafios enfrentados pelo setor. Contudo, o aumento médio de 0,9% se mostra insuficiente para cobrir a inflação do período e para diminuir a defasagem histórica do frete.

PETRÓLEO (BRENT VERSUS W.TEXAS)
(US\$/barril) 36 meses



Apesar dessas considerações, 46,8% dos participantes relataram que o resultado financeiro no primeiro semestre do ano foi melhor do que em 2022, 19,4% o consideraram igual e 33,8% afirmaram que foi pior.



A pesquisa também revela números preocupantes, como:

- Fretes a receber em atraso: 79%
- Percentual do faturamento em atraso: 10,5%
- Prazo médio de recebimento: 41,7 dias

Uma das consequências é que 26,6% dos pesquisados estão enfrentando dificuldades para pagar impostos em dia. Entretanto, nesse quesito, a situação melhorou, já que em janeiro de 2023 esse número era de 38,6%.

Contudo, considerando todos os desafios a serem enfrentados pelo setor, pode-se afirmar que o início do ano não foi tão ruim para o TRC, conclusão que decorre principalmente devido à queda do preço do diesel, evento que – tudo indica – não deverá ocorrer no segundo semestre do ano.

A pesquisa também aponta para certo pessimismo com relação ao futuro dos negócios, já que 43% consideram que o valor do frete deve diminuir nos próximos meses e só 17% acreditam que deva haver alguma reação no seu valor.

Os últimos doze meses (2º semestre de 2022 e 1º o de 2023) mostraram que o transportador sabe enfrentar desafios, como a grande variação do preço do combustível e um mercado incerto devido as eleições. Agora, surgiram novos desafios que preocupam e que devem impor adaptações e um novo patamar para o frete, cabendo ao transportador e a seus clientes estudarem formas de minimizar esses aumentos de custos. O que não se pode conceber é que não haverá aumento de custos, pois infelizmente ele é inevitável e não existe margem no setor para absorvê-lo.

No primeiro semestre de 2023, foi observado que 28% das empresas conseguiram aumentar suas tarifas de frete, com um reajuste médio de 6,1%. Entretanto, mesmo diante desses aumentos significativos, cerca de 46% das empresas concederam desconto, na média de 7,0% em relação às tarifas.

POSSÍVEIS IMPACTOS DA ADI 5322 DO STF



Lauro Valdivia
Assessor Técnico da
NTC&Logística

A publicação da Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI) 5322O trouxe uma nova realidade para o transporte rodoviário de cargas (TRC) com a decisão do Supremo Tribunal Federal (STF) declarando a inconstitucionalidade de alguns dispositivos da Consolidação das Leis de Trabalho (CLT) que regulamentavam a profissão do motorista de veículos rodoviário. Os dispositivos considerados inconstitucionais são os seguintes:

- **i)** a impossibilidade de fracionamento do intervalo interjornada, que agora deve ser de 11h ininterruptas,
- **ii)** em viagens de longa distância, a impossibilidade do fracionamento do descanso semanal, que agora deve ser de 35h ininterruptas,
- **iii)** a impossibilidade de usufruto do repouso com veículo em movimento para o caso de viagens com dois motoristas, e
- **iv)** a incorporação do “tempo de espera” à jornada ordinária de trabalho e seu pagamento ao motorista com o mesmo valor do salário-hora normal.

Para avaliar da melhor forma possível as consequências desta decisão, serão detalhados os seguintes pontos neste texto:

1. A operação de transporte.
2. Tipo de carga.
3. As composições utilizadas no transporte.
4. O sistema de custeio.
5. Demonstrativo econômico de algumas operações.
6. A mão de obra de motorista nas operações de transporte rodoviário carga.

Destaca-se que os principais fatores que contribuem para o custo de mão de obra de motorista nas operações de transporte são o tempo e valor efetivamente pago a ele. Assim, neste estudo serão considerados os elementos que de forma preponderante afetam um destes fatores.

A OPERAÇÃO DE TRANSPORTE

A operação de transporte rodoviário de carga, em geral, engloba quatro fases: carga, transporte, descarga e retorno.

- 1ª: carregamento da carga na origem.
- 2ª: transporte propriamente dito.
- 3ª: descarga da carga em seu destino.
- 4ª: retorno para a base.

As operações de transportes são executadas basicamente entre cidades, com transporte rodoviário; dentro das cidades, com transporte



urbano (distribuição); e até mesmo englobando as duas modalidades. Neste trabalho, foram selecionados exemplos que contemplam a maioria das situações. Destaca-se, no entanto, que o transporte rodoviário de carga tem inúmeras condições de operações e sofre influência de vários fatores, alguns dos quais sob a gestão dos operadores de transporte (transportadores), outros a cargo dos embarcadores (donos da carga), dos fornecedores (fabricantes e fornecedores de insumos) e também de todas as instâncias governamentais.

TIPO DE CARGA

É possível agrupar as cargas transportadas em duas classes:

- Cargas lotação: carregada em um único cliente ou entregue em único destino.
- Cargas fracionadas: mercadorias de propriedade de vários embarcadores podendo ou não ser enviadas para vários destinatários.

Dentro destas classes são alocados os vários tipos de cargas: líquidas, seca, contêiners, frigoríficas, químicas, agrícolas, geral, dentre outras.

De forma geral, o peso da carga transportada (sem exigência de Autorização Especial de Transporte (AET)) varia de acordo com a composição veicular, podendo variar entre 0,5 e 41,5 mil quilos, sendo que em grande parte das viagens com carga tipo lotação seu peso beira o limite legal.

O tipo de carga tem influência no custo de mão de obra de motorista à medida que as condições do seu transporte aumentam ou diminuem o tempo de execução do serviço. Alguns exemplos incluem quando o carregamento ou a descarga é demorada por não ser

mecanizada ou quando a limitação da velocidade em trânsito é baixa por ser uma carga perigosa ou muito frágil, ou mesmo quando há limitações de horários e de vias para trafegar para diminuir o risco de roubo ou acidente.

O tipo de carga também influencia no valor pago ao motorista à medida que o transporte de algumas cargas exige que seja paga periculosidade, por exemplo.

CARACTERÍSTICAS DA COMPOSIÇÃO DE TRANSPORTE

Para atender à demanda do mercado de transporte rodoviário de carga, as montadoras e a legislação oferecem uma vasta gama de modelos e de tipos de veículos e implementos.

As resoluções do DENATRAN 882 e a Portaria nº 268, de 14 de março de 2022, do Contran regulamentam as composições veiculares, assim como o peso e a distribuição da carga na carroceria (peso por eixo).

No tocante à mão de obra, o tipo de veículo tem influência nas categorias de motoristas, ou seja, a categoria de motoristas que dirigem veículos mais leves (carteiras C e D) e dos que guiam veículos pesados ou os conjuntos compostos de cavalos mecânicos tracionando semirreboques (carteira E).

Em geral, os veículos mais leves são utilizados nas viagens de curta distância, e os mais pesados nas de longa distância. Assim, dentro dos grandes centros, o que predomina é a circulação de veículos pequenos, e nas rodovias dos eixos principais o que se vê mais são veículos mais pesados (carretas, bitrens e rodotrens).

Com relação ao custo dessa mão de obra, o que se

constata é que o valor pago aumenta à medida que o tamanho e a capacidade do veículo aumentam.

CONDIÇÕES DE OPERAÇÃO

A forma como o transporte é feito define a produção que o veículo alcançará ao final de um período, como um mês. Assim, são as condições impostas à operação que mais afetam o custo de mão de obra e consequentemente sua participação no custo total da operação.

São estes os fatores operacionais que alteram a produtividade da operação de transporte:

1. Tempo de utilização do veículo no mês definido pelos dias trabalhados no mês e pelas horas trabalhadas por dia.
2. Tempo parado na carga e na descarga, em fiscalizações, em filas, em aduanas, dentre outros.
3. Velocidade média operacional.

SISTEMA DE CUSTEIO

Os custos de uma empresa de transporte rodoviário de carga são compostos por duas parcelas principais: o custo operacional e o custo administrativo.

O custo administrativo corresponde a despesas indiretas, que não estão ligadas diretamente à operação de transporte. Participam desse custo a parcela relativa ao salário e aos encargos sociais de pessoal não envolvido na operação dos veículos – como pessoal de escritório, terminais e diretores, dentre outros –, além de todas as despesas que não estão ligadas ao veículo de transporte.

Os custos operacionais são custos ligados ao veículo, e são eles o objeto deste trabalho; estão relacionados ao custo de transporte de carga entre dois pontos. Além disso, os custos operacionais ou diretos são compostos por duas parcelas:

- Custos fixos: despesas operacionais do veículo que não variam com a distância percorrida, isto é, continuam existindo mesmo com o veículo parado. Esses custos são normalmente apurados por mês, pois estão ligados ao tempo de utilização do veículo. É aqui que está o custo com a mão de obra de motorista.
- Custos variáveis por quilômetro: variam com a distância percorrida pelo veículo, ou seja, os custos inexistem caso o veículo permaneça parado. Os custos variáveis são calculados e expressos por quilômetro.

Os custos operacionais de um veículo são representados pela planilha de custo operacional.

EXEMPLO DE PLANILHA DE CUSTO

No QRCode a seguir estão representadas algumas planilhas de custos de composições utilizadas no transporte rodoviário de carga de algumas categorias de veículos utilizados.



A planilha do veículo apresenta seus principais custos. Destaca-se o custo de mão de obra, o maior dentre os custos fixos, representando de 30 a 40%. Do lado dos variáveis por quilômetro, se sobressai o custo com combustível, bem superior aos demais da categoria.

A mão de obra de motorista nas operações de transporte rodoviário carga

Como é de conhecimento geral, o trabalho é remunerado pelo tempo dedicado e/ou proporcional à produção.

Na prestação do serviço de transporte, o tempo remunerado do motorista está ligado às etapas de carregamento, de deslocamento, de descarga e de fiscalizações. Destaca-se que fazem parte das etapas de carregamento, de descarga e de fiscalizações os tempos de espera para atendimento em filas esperando liberação, além é claro do tempo gasto nas ações de carregar, de descarregar e de fiscalizar.

O COMPORTAMENTO DOS CUSTOS OPERACIONAIS

Nota-se que as duas parcelas de custos do veículo têm unidades diferentes: a fixa se refere ao total de um mês, e a variável é por quilômetro. Portanto, para poder somar os dois e ter o custo total operacional, é necessário igualar as unidades:

FIXO > custo KM: deve-se dividir o valor mensal pela quilometragem rodada pelo(s) veículo(s) durante o mês, “transformando” o custo fixo mensal em custo fixo por quilômetro;

Custo KM > FIXO: deve-se multiplicar o custo quilômetro pela quilometragem rodada por mês, encontrando assim o custo total por quilômetro no mês.

Desta forma, são dois custos totais operacionais:

• por quilômetro: $C_{KM} = \frac{CF}{km} + CV$

• mensal: $C_{Mês} = CV.KM + CF$

O fato de as duas parcelas terem comportamentos distintos faz com que a apuração do custo total de uma operação de transporte rodoviário seja dependente da quilometragem rodada (produção) pelo(s) veículo(s).

Quando se quer saber a participação de um dos insumos no custo ou na receita total do serviço de transporte, verifica-se que ela varia em função da quilometragem rodada pelo(s) veículo(s), ou seja, quando se roda muito em uma operação ou período, os custos variáveis têm maior influência; já quando a quilometragem rodada é baixa, são os custos fixos que acabam tendo maior participação.

O raciocínio, como não poderia deixar de ser, vale também para o custo da mão de obra embarcada (motorista e ajudante), pois este é indiscutivelmente o maior custo fixo de um veículo rodoviário, chegando, em alguns casos, a representar 70%. Entretanto, sua participação no custo total da operação vai depender, como já foi demonstrado, da quantidade produzida, o que é o que explica na verdade as variações na participação dos insumos no custo total das empresas de transporte rodoviário.

Evidentemente, há outros fatores que influenciam a produção de um veículo de transporte e consequentemente no percentual de participação dos insumos. São eles:

- dias úteis do mês,
- trânsito (velocidade),
- clima (chuvas),
- restrições à circulação dos veículos comerciais em estradas e áreas urbanas,
- manutenção veicular (quebras),
- desvios,
- tempo de carga e descarga,
- dentre outros.

OS POSSÍVEIS IMPACTOS DA ADI 5322 NAS OPERAÇÕES DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO

i) Impossibilidade de fracionamento do intervalo interjornada

Essa decisão afeta principalmente viagens de média distância, aquelas que ocorrem em um ou dois dias. A declaração de inconstitucionalidade do fracionamento do descanso interjornada – que possibilitava realizar em oito horas ininterruptas e em três horas ao longo do dia – faz com que nas viagens de média distância os motoristas tenham que ficar mais tempo fora da sua base, pois nestes casos seria possível gozar as três horas fracionadas na sua casa ao final da viagem.

Neste caso, a adequação por parte das empresas não deve ser difícil: elas só terão que mudar as três horas que eram gozadas na base para o destino. Quanto à incidência desse tipo de situação, todas as empresas que puderam adotar o fracionamento o adotaram para melhorar o bem-estar dos seus funcionários, já que não houve ganhos financeiros para elas.

ii) Acúmulo do descanso semanal remunerado (DSR)

A adaptação implicará pelo menos três tipos de impactos:

1. Já que não poderá haver mais acúmulos de DSR a serem gozados pelos motoristas no retorno à sua base, as empresas terão que oferecer a seus funcionários locais adequados e seguros ao longo da rota para que eles consigam realizar o DSR.
2. As viagens demorarão mais tempo para serem executadas, o que implicará na contratação de mais veículos. Neste caso, não deve haver mudança no número de funcionários ou mesmo na quilometragem rodada, mas o número de veículos necessários deverá ser maior, o que nos remete a um outro problema, que é a fila de espera para a aquisição de veículos, atualmente está na casa de quatro a seis meses – a outra opção é demitir parte dos motoristas e contratar terceiros para ocupar esses lugares.
3. O valor do frete bem e o custo dos produtos transportados devem ser reajustados já que o custo decorrente da necessidade de um maior número de veículos deverá ser

transferido ao frete e consequentemente às cargas transportadas.

4. Os prazos de entrega também devem ser revistos, e com o aumento dos prazos deveremos ter como consequência um aumento do custo dos estoques, pois as cargas ficarão mais tempo em trânsito.

iii) Viagens com dois motoristas

No transporte rodoviário de cargas, não são comuns as viagens com dois motoristas viajando juntos/embarcados no mesmo veículo, mas em rotas muito longas é uma opção bastante utilizada, pois nesses casos o tempo de viagem é reduzido, o que aumenta muito a produtividade do veículo como pode ser visto no exemplo a seguir na rota de São Paulo a Porto Velho.

Também é importante destacar que o trabalho em dupla não é exclusividade do TRC, sendo comum em outros modais como embarcações aquáticas e ferroviárias e até aéreo. Há empresas transportadoras que até adotaram a política de contratar e de utilizar dupla compostas por casais, irmão ou primos.

Nesses casos, este tipo de prática contribuía para a melhora das condições de trabalho dos motoristas, já que permitia que ficassem menos tempo longe de casa.

Como se verifica no exemplo, o aumento de produtividade está na casa de 60%, podendo em alguns casos alcançar os 80%. Substituir essas situações vai demandar tempo e muito capital – ou demissões, caso a empresa opte por terceirizar para economizar.

Viagem 3.500 km: São Paulo - Porto Velho																	
	SEMANA 1							SEMANA 2							SEMANA 3		
Longa Distância - Dias:	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
Antes	IDA - VOLTA																
Depois	IDA - VOLTA																



iv) Fim do tempo de espera

A declaração da inconstitucionalidade do tempo de espera implicará em um aumento considerável de custo para o transporte rodoviário de carga, já que quase a sua totalidade será substituída pela hora extra. A comparação entre o custo do tempo de espera e a hora extra mostra que o aumento será de 716%.

Uma consulta feita pelo Departamento de Custos Operacionais e Pesquisas Técnicas e Econômicas da NTC&Logística (DECOPE) junto às transportadoras mostrou que a utilização média mensal por motorista do tempo de espera é a seguinte:

	Média mesal por motorista
Operações Urbanas	16,0
Rodoviárias	42,0

Evidentemente estes valores são gerais do setor e mostram apenas o montante total que a mudança trouxe, mas o impacto é ainda maior nas operações portuárias, nas rotas internacionais e interestaduais com fiscalizações de fronteiras, nos locais com infraestrutura de carregamento e de descarga precária, dentre outros.

Exemplos:

Estimativa de susto

Considerando os seguintes parâmetros:

- Encargos sociais incidentes sobre os salários: 63,2%

	Salário médio		Hora Normal	Hora Extra	Tempo de Espera
	Mensal	Com Encargos		50%	30%
- Motorista urbano	R\$ 3.000,00	R\$ 4.896,00	R\$ 16,30	39,91	R\$ 4,89
- Motorista Rodoviário	R\$ 5.000,00	R\$ 8.160,00	R\$ 27,17	66,52	R\$ 8,15
				106,43	13,04

- Jornada mensal 184,0 horas
- Dias trabalhados/mês 23,0 dias
- Horas trabalhadas/dia 8,0 horas
- Tipo de veículo utilizado: Conjunto cavalo mecânico 4x2 tracionado semirreboque de 3 eixos baú
- Custo fixo mensal (com motorista) R\$ 21.120,00
- Custo km R\$ 2,576

VIAGEM DE CURTA DISTÂNCIA

Custo calculado para oito viagens no mês: R\$ 15.311,58, utilizando-se do tempo de espera

Custo = [distância] * [custo km] + [custo fixo] / [jornada] * [total de horas]

Custo = [2.100 km] * [2,576] + [21.120,00] / [184 h] * [93 h]

Participação do custo com motorista: R\$ 4.124,35, equivalentes a 26,9% do custo total.

Custo = [Custo mensal motorista] / [jornada] * [Total de horas]

Custo = [8.160,00] / [184 h] * [93 h]

Custo com motorista

	ANTES			DEPOIS		
	Custo Hora	Nº Horas	Total	Nº Horas	Total	
Horas Normais	R\$ 27,17	48	R\$ 2.128,70	48	R\$ 2.128,70	
Horas Extras	R\$ 66,52	3	R\$ 199,56	21	R\$ 1.396,92	
Tempo de Espera	R\$ 8,15	42	R\$ 342,39	0	R\$ -	
			R\$ 2.670,65		R\$ 3.525,62	32%

Considerando a variação do custo efetivamente pago sobre a participação do custo com motorista no valor da rota, tem-se um impacto de 8,6% (32% * 26,9%).

Além da variação decorrente da mão de obra, verifica-se que, neste exemplo, há também uma diminuição no número de viagens – de oito para seis – que o veículo consegue realizar no mês. Portanto, há de se considerar que, para dar conta da mesma demanda de carga, se deve aumentar o número de veículos e motoristas para manter as oito viagens mensais necessárias, permanecendo-se assim inalterada a quilometragem rodada, e o impacto será somente sobre o custo fixo do veículo.

O aumento no número de veículos e de motoristas é proporcional ao número de viagens necessárias: (8 ÷ 6) ou 25%.

Impacto = [Custo fixo] / [jornada] * [Total de horas] * 25%

Impacto = [21.120,00] / [184 h] * [93 h] * 25%

Impacto = 2.668,70, representando um aumento de 17,4%.

Somando os dois valores, têm-se 8,6% da mão de obra mais 17,4% da diminuição de produtividade, resultando em 26,1%.

VIAGEM DE LONGA DISTÂNCIA

Custo calculado para viagem de 10 dias: R\$ 26.480,42, utilizando-se do tempo de espera.

Custo = [Distância] * [Custo km] + [Custo fixo] / [jornada] * [Total de horas]

Custo = [5.200 km] * [2,576] + [21.120,00] / [184 h] * [114 h]

Participação do custo com motorista: R\$ 5.055,65, equivalentes a 19,1% do custo total.

Custo = [Custo mensal motorista] / [jornada] * [Total de horas]

Custo = [8.160,00] / [184 h] * [114 h]

Custo com motorista:

	ANTES			DEPOIS		
	Custo Hora	Nº Horas	Total	Nº Horas	Total	
Horas Normais	R\$ 27,17	80,0	R\$ 2.173,91	82,5	R\$ 2.241,85	
Horas Extras	R\$ 66,52	24,0	R\$ 1.596,48	31,5	R\$ 2.095,38	
Tempo de Espera	R\$ 8,15	10,0	R\$ 81,52	0,0	R\$ -	
			R\$ 3.851,91		R\$ 4.337,23	13%

Considerando a variação do custo efetivamente pago sobre a participação do custo com motorista no valor da rota, tem-se um impacto de 2,4% (19,1% * 13%).

Neste exemplo, também se encontra uma da variação na produtividade do veículo por conta do aumento do tempo de viagem de 10 dias para 12 dias ou respectivamente 2,3 viagens por mês para 1,9 viagens: -17%. Essa diferença terá que ser suprida também com o aumento do número de veículos e motoristas, mas também não haverá alteração na quilometragem rodada. Novamente o impacto será somente sobre o custo fixo do veículo.

Impacto = [Custo fixo] / [Jornada] * [Total de horas] * 17%

Impacto = [21.120,00] / [184 h] * [114 h] * 17%

Impacto = 3.673,04, representando um aumento de 13,9%.

Somando os dois valores, têm-se 2,4% da mão de obra mais 13,9% da diminuição de produtividade, o que resulta em um aumento no custo da rota de 16,3%.

CONCLUSÃO

É evidente que o setor de transporte rodoviário vai se adaptar as alterações feitas pelo STF, mas como pode ser observado este esforço precisará obrigatoriamente de algum tempo para que isto ocorra, já que a solução passará obrigatoriamente por:

- 1. Aquisição de novos veículos ou contratação de terceiros: neste caso, terá que entrar na fila caso a opção seja a compra, além de dispor do capital, ou será obrigado a ir buscar no mercado veículos de terceiros, que já não estão sobrando.
- 2. Contratação de mais motoristas: esta opção também encontra resistência, porque o mercado há muito vem sofrendo com a falta deste tipo de mão de obra. Inclusive, um dos motivos são as más condições de trabalho, como insegurança nas estradas, baixos salários, ficar longos períodos longe da convivência familiar, infraestrutura precária, dentre outros.
- 3. Buscar locais para descanso dos motoristas ao longo das rotas: desde a Lei nº 12619/2012 que se busca a construção de pontos de parada para os motoristas de caminhões, mas nestes 11 anos pouco se evoluiu neste quesito.

Além disso, como os custos aumentam, será necessário negociar com o mercado a forma e o valor do repasse, o que também demanda tempo.

Por fim, há o impacto para a sociedade, que é quem paga os custos envolvidos, sendo que o peso maior recairá sobre os produtos transportados mais baratos, em especial os da cesta básica. Neste caso, consideremos a viagem do exemplo, de Castro (PR) a Laranjeiras (SE), um caminhão com produtos da cesta básica do tipo:

CESTA BÁSICA - 21 INTENS		
Qtde	Descrição	Marcas
1	Arroz Tipo 1	Namorado/Solito - 5kg
2	Feijão Cariquinha	Namorado/Solito- 1kg
2	Açúcar Refinado	Caravelas/Alto Alegre - 1kg
1	Sal Refinado	Nobre/Lebre - 1kg
2	Óleo de Soja	Soya - 900ml
1	Café	Caboclo / Pelé - 250g
1	Macarrão Espaguete	Renata - 500g
1	Molho Pronto	Quero/Fujini - 130g
1	Farinha de Trigo	Renata- 1kg
1	Vinagre	toscano 750ml
1	Farinha de mandioca	Yoki - 500g
2	Biscoito Maizena	Adria/Piraquê 200g
2	Gelatina	Sol 30g
2	Macarrão Lámen	Nissin Lámen 85g
1	Milho Pipoca	Yoki 500g

Seu preço para o consumidor final está na casa dos R\$ 149, com peso médio de 13 kg. Ela teria um valor para o distribuidor em uma carreta cheia (23 toneladas) da ordem de R\$ 143.750,00 e um frete (custo, impostos e margem) de R\$ 37.830,00. Nestas condições, o impacto no preço da cesta seria de aproximadamente 4,5%.

Enfim, como todos sabem, o mercado vai se adaptar, mas neste caso o prudente seria que se tivesse um tempo para que fossem realizadas as adaptações operacionais e também ao aumento de custo.

PRECISANDO DE ASSESSORIA JURÍDICA ESPECIALIZADA NO TRANSPORTE DE CARGAS?



A NTC&Logística presta amplo suporte gerencial a seus associados por intermédio de várias assessorias especializadas e, também, através das Comissões e das Câmaras Técnicas que reúnem profissionais e empresários para a discussão dos assuntos específicos.



Quarenta anos de Sindicamp representam décadas de muito

TRABALHO, HISTÓRIAS E CONQUISTAS



José Alberto Panzan
Presidente do Sindicato das Empresas de Transportes e Cargas de Campinas e Região (Sindicamp)

Falar dos 40 anos do Sindicato das Empresas de Transportes e Cargas de Campinas e Região (Sindicamp) também é contar um pouco sobre a minha história e a da minha família. A entidade foi fundada em 1983, e meu tio, Carlos Panzan, também já esteve sentado na cadeira que ocupo há quase 10 anos. Desde a década de 1980, muitas mudanças foram presenciadas por Campinas, pelo Brasil e pelo mundo, porém o Sindicamp se manteve e continua atual e necessário.

Hoje, representamos inúmeras empresas de 31 cidades diferentes, com necessidades e tamanhos distintos. O trabalho sindical de representação de classe não é algo que se faz sozinho, o Sindicamp conta com o apoio e dedicação de dezenas de profissionais extremamente qualificados que atuam constantemente para atender melhor aos nossos associados. A área de recursos humanos, o corpo jurídico do sindicato e outras esferas de nossa atuação garantem êxito em conquistas pertinentes e essenciais para o setor.

Para se manter como o segundo maior sindicato de classe do transporte rodoviário de cargas (TRC) no

estado de São Paulo por 40 anos, entretanto, é imprescindível que a entidade se reinvente a cada ano. Além dos serviços já prestados, idealizamos diversos projetos para enriquecer os debates com as empresas associadas.

Projetos como o Programa Inovação, Estratégia e Gestão enfatizam o compromisso que nós assumimos em fomentar o debate entre as transportadoras que representamos. O evento, já tradicional para o TRC na Região Metropolitana de Campinas, é realizado há cerca de 18 anos e ainda é responsável por trazer nomes relevantes para o TRC do estado de São Paulo e do país todo. Durante a pandemia, realizamos edições mensais de forma on-line, porém hoje realizamos eventos híbridos no auditório de nossa sede e disponibilizamos a transmissão ao vivo e gratuita em nosso canal no YouTube. O Sindicamp já foi responsável por trazer temas como mobilidade urbana, segurança no transporte, lideranças femininas, logística, tecnologia e inovação, ESG (sigla para políticas ambientais, sociais e de governança) e diversos outros assuntos que já foram e serão abordados por nossos convidados.

Promovemos também, anualmente, um seminário trabalhista com o Tribunal Regional do Trabalho da 15ª Região, que desde o início trouxe uma inovação na relação entre os empresários, os trabalhadores e o poder judiciário. A cada ano de realização do seminário, os debates sobre as questões trabalhistas no TRC se aprofundam, trazendo ensinamentos valiosos para todos os participantes.

Outro projeto que desenvolvemos, este mais recente, é o Conexão Sindicamp, que tem por essência o estreitamento de networking e, ainda mais importante, de conexões entre os profissionais do transporte rodoviário de cargas. O evento, também gratuito, aprimora o diálogo entre nossos associados e fornece um serviço preciso: o aprofundamento personalizado de temas que são necessários para nós.

Encontros como os citados apenas evidenciam a importância da inovação no trabalho sindical no setor do transporte rodoviário de cargas. Em 40 anos de história, conquistamos vitórias importantes, colecionamos projetos bem-sucedidos, impactamos pessoas e empresas e, além disso, impactamos a cidade de Campinas e região.

O trabalho à frente de entidades é árduo e exige responsabilidade, mas é também muito gratificante e recompensador. Atualmente, a empresária Rafaela Cozar é vice-presidente do sindicato e traz à representação sindical a liderança feminina e a atuação da mulher no TRC, contribuindo para maior inclusão e participação – o que, para as quatro décadas da entidade, é indubitavelmente necessário, uma vez que nosso desejo é que nosso trabalho dure por mais 40, 80, 100 anos. Portanto, esse tipo de evolução e modernização deve ser tratado como uma das prioridades do setor.

Os efeitos do nosso trabalho podem ser vistos em longo, médio e curto prazo, contudo, sejam quais forem, têm impacto direto nas economias de nossas cidades, do estado e, claro, do país. Completamos 40 anos de existência neste ano de 2023, porém 40 anos são poucos para podermos falar sobre a importância do trabalho realizado não apenas por mim, presidente da entidade, mas também pelo assessor jurídico, pelo financeiro, pelo corpo jurídico e administrativo, pelos faxineiros, pelos recepcionistas e por diversos outros colaboradores responsáveis por garantir o melhor para nossos associados.

Em 40 anos de história, conquistamos vitórias importantes, colecionamos projetos bem-sucedidos, impactamos pessoas e empresas e, além disso, impactamos a cidade de Campinas e região.



Urubatan Helou (2019)



“Sinto-me como uma testemunha viva desta epopeia e orgulhoso de poder ser um legítimo representante do ideário empresarial da nossa NTC&Logística, tendo construído uma empresa que não é referência apenas para a entidade, mas para todo o continente latino-americano”

Urubatan Helou presidiu a NTC&Logística em 2019 de maneira interina. O empresário, que sempre possui papel importante nas entidades de classe, disse se sentir orgulhoso por fazer parte da história e do presente da entidade, que completou 60 anos em 2023.

Como você se sente fazendo parte de uma entidade que contribui há 60 anos para o transporte de cargas e logística no Brasil?

Sempre fui parte desta engrenagem. Recordo-me da entidade ainda na rua Araújo, próximo à Praça da República, em um simples conjunto comercial, e já naquela época uma entidade focada na defesa dos interesses das empresas de transportes rodoviário de cargas (TRC) notadamente em seus aspectos comerciais.

Ali nasce o então ad valorem, hoje frete valor; ali nascem as primeiras comissões de especialidades, reunindo empresas da mesma especialidade que buscavam benchmarkings e sobretudo harmonia em suas convivências comerciais; e ali nasceu a raiz de nosso sistema tarifário que vige hoje.

Portanto, sinto-me como uma testemunha viva desta epopeia e orgulhoso de poder ser um legítimo representante do ideário empresarial da nossa NTC&Logística,

tendo construído uma empresa que não é referência apenas para a entidade, mas para todo o continente latino-americano.

Eu sou hoje o que a entidade aspira para todos os empresários do setor.

Como você vê a evolução do setor de transporte de cargas e logística ao longo dos anos? Quais foram os principais desafios enfrentados no passado?

Ao longo dos anos, nosso setor talvez tenha sido a atividade econômica que mais evoluiu a olhos nus. Essa evolução tem como origem a NTC&Logística, começando com a criação da Comissão Norte-Nordeste (CNN), raiz da fundação da entidade, trazendo compreensão de custos e de tarifas para as principais empresas da época. Passou então pela criação do Imposto sobre Transporte Rodoviário de Cargas (ISTR), que permitiu que fôssemos tratados pelos embarcadores como empresários, pois antes do ISTR éramos como um apêndice de seus colaboradores e na ocasião o Imposto de Renda (IR) era descontado na fonte de nossas faturas (3%), ou seja, subimos no patamar empresarial. Mais tarde, já em nossa sede própria na rua Borges Lagoa, passávamos de coadjuvantes na vida empresarial para partícipes da atividade econômica, com edição de várias notas e publicações técnicas que alimentavam órgãos do governo. Logo a seguir, nosso setor foi descoberto pelo capital estrangeiro, e aterriza no Brasil a TNT australiana, adquirindo várias empresas de porte. Surge também o capital nacional, expondo empresas fortes e pujantes, como TVR Transportadora Vota Redonda, Ultra Rápido Dom Vital, Transdroga, dentre inúmeras outras, que mostravam já sintonia com o que se tinha de moderno em gestão e tecnologia. Por fim, chegamos ao presente, quando realizamos a grande revolução empresarial com larga aplicação de tecnologia, profundos conhecimentos de governança corporativa, promovendo mais não apenas a transformação do setor como também de pessoas.

Enfim, hoje as empresas não são mais empresas de transportes rodoviário; um grande número delas é de empresas de transportes e atua em vários modais e em várias áreas da atividade empresarial.

Considerando os desafios atuais, como você enxerga o futuro do setor de transporte de cargas e logística? Quais são as principais mudanças e tendências que você identifica?

Os desafios atuais ainda continuam enormes, pois o nosso ambiente de negócios é mais tóxico do que qualquer outra atividade: além dos complexos processos no chão de fábrica, nossa atividade ocorre majoritariamente fora de nossos portões, e ali residem nossos grandes desafios, que são traduzidos na ausência da infraestrutura brasileira, notadamente para o exercício das operações logísticas. Precisamos melhorar portos, aeroportos e rodovias e integrar modais.

Além disso, precisamos melhorar pontos como a violência da sociedade, que leva o roubo de cargas a limites insustentáveis; e a diminuição de nossa carga tributária, que nos toma de forma direta mais de 50% de nossa receita, o que é extremamente deletério para um setor como o nosso, grande consumidor de tecnologia e de capital intensivo.

Fala-se muito retoricamente em disrupção e de formas mais responsáveis de olhar o futuro do nosso setor. Contudo, se não combatermos as chagas atuais, a retórica continuará sendo retórica e nada de prático se construirá.

Mas como fazer isso? Com empresas se aliando a suas entidades (este é um grande desafio) para construir metas institucionais que permitam que a retórica passe a ser disruptiva de verdade.

O próprio tamanho de nosso território e a falta de infraestrutura já são obstáculos a serem transpostos. **O que ainda falta para o setor de transporte de cargas e logística alcançar um nível de excelência? Quais são os principais obstáculos que precisam ser superados?**

Talvez não sejamos a joia da coroa da economia nacional, porém já alcançamos um grau de maturidade empresarial que nos confere o direito de reivindicar o posto de principal agente transformador do país, do transporte de safra ou de commodities, até a distribuição de comércio eletrônico. Fomos o principal agente de alargamento das fronteiras econômicas do país, inclusive agindo como essencial em períodos de segurança de saúde sanitária no salvamento de pessoas, como na crise recente de covid-19.

Aliás, na pandemia, a importância de nossa atividade se revelou no mesmo patamar dos inúmeros serviços de saúde disponibilizados à sociedade, bem como quando somos chamados a ajudar nas grandes tragédias nacionais, como recentemente no ciclone que afetou o Rio Grande do Sul, ao fazermos os transportes solidários.

Assim, com o enorme amadurecimento nos processos de gestão e a aplicação massiva de tecnologia, chegamos muito próximos do que se pode chamar de serviços de excelência.

Pessoalmente, entendo que ainda teremos um longo caminho a percorrer, e o nosso principal desafio será o de colocar as nossas entidades cada vez mais próximas do empresariado e de estes se sentirem atraídos por essas entidades.

Cada dia que passa, essa distância fica mais evidente, pois os homens que orbitam as entidades são sempre os mesmos.

Quando eu recriei a COMJOVEM em 2004 no Sindicato das Empresas de Transportes de Carga de São Paulo e Região (SETCESP), foi com este objetivo de atrair os jovens empresários ou executivos para os grandes temas do setor e depois subir o sarrafo para os grandes temas do país, pois é aí que residem nossos maiores problemas a serem enfrentados.

Não dá mais para ficar chamando o empresário para debater a qualidade do biodiesel ou da borracha do pneu.

Melhorar o ambiente de negócios no país precisa ser o tema mais revigorante de todas nossas entidades. Um exemplo são as grandes reformas, que precisam ser feitas pelo setor produtivo e não pelo poder público, vide a reforma tributária aprovada na Câmara Federal por deputados que não têm a mínima noção do que aprovaram.

Tínhamos que ter sido os compositores dessa proposta, pois acabamos criando uma reforma tributária que já nasce jurás-sica em seu modo de financiar o estado e pela própria insegurança jurídica que gerará.

Falo da reforma tributária pois ela foi agora a ribalta. Todavia, antes dela, a grande reforma seria a reforma administrativa, que também deve ser composta pela área produtiva e por agentes da sociedade.

Temos também a defesa e a melhoria da reforma trabalhista, além da mãe de

todas as reformas, que é a política, e assim por diante.

Repito: não adianta ficarmos lutando contra moinhos de ventos, debatendo roubo de cargas (aliás este tema não é apenas nosso), discutindo se o diesel tem óleo de mamona ou não, se o seguro é de A ou B ou se onde vivemos é um caos.

Nossas entidades precisam virar seus trombones para as questões do Brasil, pois isso traz apelo de patriotismo e aproxima o empresariado de seus agentes de representação.

Pensando no futuro da NTC&Logística, o que você deseja para a entidade? Quais são as metas e os objetivos que você gostaria de ver alcançados nos próximos anos?

Espero que a entidade volte a encontrar o seu próprio espaço e que não seja palco de disputas políticas internas.

A NTC&Logística foi no passado a nossa principal entidade, com presidentes voltados para a escrivania do empresariado; hoje, os tempos são outros. Porém, o papel da NTC às vezes tem se confundido com o papel da Confederação Nacional do Transporte (CNT) e vice-versa.

A NTC, reconhecida institucionalmente como a representante do empresariado do transporte de carga, ou reencontra a sua identidade, ou naufraga entregando sua representação exclusiva para a CNT através da seção de carga.

Notem que o caminhão que comparamos tem quase que o mesmo preço para todas as empresas, e o mesmo acontece com combustíveis, com óleos lubrificantes, com seguro. Nossa folha de pagamento é regida por convenção coletiva, ou seja, os recursos são quase que iguais para todos nós. Nossos principais insumos são oligopolizados, e nenhum de nós – pequeno, médio ou grande empresário – foge muito de seus preços.

Todavia, a única coisa que realmente é de livre mercado é a nossa comercialização.

O conceito de sistema tarifário – idealizado pelo ex-presidente Thiers Fattori Costa (já falecido) com diminutas pitadas minhas, outrora um grande artífice da comercialização dos nossos serviços – há muito já se foi para as calandras e serve apenas como pano de fundo para balizamento de uma ou outra transportadora. Felizmente, ainda temos a nossa própria cesta de custo constituída pelo Índice de Preços de Custos de Transportes (INCT) que sobrevive a duras penas.

Portanto, para o futuro, a nossa NTC deve rejuvenescer um programa que vise melhorar o conhecimento empresarial da GESTÃO DE SUA CARTEIRA COMERCIAL.

Lembro que no início desta matéria pude falar de especialidades, e este é o nosso grande mote: fazer o empresário conhecer sua especialidade e saber cobrar por ela, e não querer fazer uma fábrica de multiprodutos com apenas um conceito comercial.

Sempre defendi que, ao contrário de termos apenas uma Classificação Nacional das Atividades Econômicas (CNAE) para o transporte rodoviário de cargas, tivéssemos um CNAE para cada especialidade, pois a partir de então nossas entidades não precisariam criar políticas setoriais únicas para todas as especialidades, e sim políticas próprias para cada tipo de especialidade do setor.

Como ex-presidente da NTC&Logística, qual o legado que você gostaria que a entidade deixasse para o setor de transporte de cargas e logística como um todo?

Uma entidade de classe não deixa legados, pois isso significa que ela morreu. Uma entidade de classe constrói diariamente valores que balizam os interesses de seus associados, valores estes invariavelmente mutáveis de acordo com a mutação da sociedade e do desenvolvimento cultural, tecnológico e profissional de seus representados. O que foi bom ontem já não serve hoje. Uma entidade como a NTC precisa se superar todos os dias, pois hoje o ambiente de negócios muda a velocidades incríveis, e basta nascer um conceito para que rapidamente ele já esteja vencido e possa fecundar um novo modo de vida empresarial.

Por fim, qual é a mensagem nestes 60 anos que você gostaria de transmitir para os transportadores e para aqueles que fazem parte da NTC&Logística?

A mensagem que eu gostaria de deixar não é para as entidades, pois elas lá estão assim com a nossa NTC&Logística. A mensagem precisa ser transmitida ao meio empresarial: não basta serem valentes no WhatsApp ou nos e-mails distribuídos para um ou outro mailing de empresários transportadores; a verdadeira valentia está nas ações daqueles que frequentam e se associam às suas entidades, pois não é incomum presenciar algum empresário fazendo críticas a essa ou àquela entidade de classe sem contudo ser seu associado e muito menos frequentar a entidade.

Comentário comum: *eu não tenho tempo para isso*. No entanto, isso é o mais importante exercício, e não apenas empresarial, mas patriótico.

Talvez não sejamos a joia da coroa da economia nacional, porém já alcançamos um grau de maturidade empresarial que nos confere o direito de reivindicar o posto de principal agente transformador do país, do transporte de safra ou de commodities, até a distribuição de comércio eletrônico. Fomos o principal agente de alargamento das fronteiras econômicas do país, inclusive agindo como essencial em períodos de segurança de saúde sanitária no salvamento de pessoas, como na crise recente de covid-19.



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

SISTEMA FETRANSPAR,
HÁ 30 ANOS AO
LADO DO EMPRESÁRIO
DO TRANSPORTE
PARANAENSE.



www.fetranspar.org.br

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

Sobre a Associação Nacional do TRANSPORTE DE CARGAS E LOGÍSTICA

Fundada em 1963, a Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística, conhecida por todo o segmento como NTC&Logística, vem transformando o setor transportador.

Com sede na capital federal, em Brasília, junto ao prédio da Confederação Nacional do Transporte (CNT), e com subsele no Palácio dos Transportes na capital paulista, seu trabalho vem tomando proporções e contribuindo para o desenvolvimento do transporte e logística do Brasil.

Sua forte atuação política e mercadológica ao longo dos anos abriu e abre diversas portas para o setor, contribuindo com lutas importantes das mais diversas esferas do segmento.

Com sua vocação de se relacionar, mantém respeito em diversos setores da economia, como indústria, comércio e agronegócio, além das esferas públicas incluindo os governos estaduais e o federal.

Mantém atividade de relacionamento institucional junto aos órgãos do governo federal e dos Poderes Judiciário e Legislativo na defesa de interesses setoriais relativamente à regulamentação das atividades que envolvam o transporte; e nas esferas legislativa e administrativa, com acompanhamento e atuação propositiva para melhora do ambiente de negócios do setor.

Seu compromisso vai além, buscando gerar ao empresário do transporte de cargas conhecimento, aprendizado e informações para que possam conduzir seus negócios de maneira criativa e sustentável. Ainda, proporciona por meio do Departamento de Custos Operacionais e Pesquisas Técnicas e



Econômicas (Decope) relatórios, comunicados e estudos voltados para área econômica, visando à manutenção das empresas.

A área de segurança, com foco no desenvolvimento de soluções para o enfrentamento do roubo e receptação de cargas e veículos, é respeitada pelas esferas públicas e privadas e utilizada por estados e municípios para melhorarem a segurança em regiões de maior impacto de delitos. Além disso, proporciona às empresas um olhar para maiores investimentos em tecnologias que consigam reduzir os índices de ocorrências e preservar a vida dos motoristas.

A área jurídica, cujos focos são o dia a dia das empresas e as decisões tomadas nas instâncias superiores, tem a missão de conduzir as empresas com informações que mudam a rotina e que precisam de rápido conhecimento para gerar adequação e prevenir impactos irreversíveis para as companhias. Por fim, atua no preventivo, no consultivo e nas trocas de experiências geradas pelas mais diversas demandas do transporte rodoviário de cargas para os associados.

Suas câmaras técnicas, com foco nos diversos



segmentos transportados pelas empresas associadas – como graneis, sólidos e produtos perigosos, farmacêuticos e de agronegócio, dentre outros –, têm um papel importante nas discussões e nas melhorias da legislação e da qualidade do serviço prestado pelas empresas, elevando a competitividade do setor de transporte.

A Comissão Permanente de Transporte Internacional (Comtrin) visa incentivar o desenvolvimento e a melhoria do transporte internacional, à criação de intercâmbio de informações entre os operadores brasileiros e estrangeiros e auxiliando o governo na atuação do desenvolvimento econômico, além de ser responsável por planilhas de custos da especialidade, buscando a melhora na fluidez do transporte nos pontos de fronteira.

Por sua vez, a Comissão de Jovens Empresários e Executivos do Transporte Rodoviário de Cargas (COMJOVEM) tem como princípio a integração e a capacitação dos jovens empresários e executivos, despertando-os para futuras lideranças no setor de transporte de cargas e logística em âmbito nacional, algo realizado por meio de eventos, fóruns e visitas técnicas para alavancar possíveis negócios com grandes fornecedores. São mais de 26 núcleos ativos, com mais de 500 integrantes em 15 estados do Brasil, os quais diariamente são impactados com ações sociais, reuniões, novos negócios, parcerias e mais.

Com parceria em renomados projetos com agência reguladoras, com comissões e com instituições como a CNT, o Instituto de Transporte e Logística (ITL), o Serviço Social do Transporte e Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte (SEST SENAT), a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e o Conselho Nacional de Trânsito (Contran), dentre outras, visa oferecer aos empresários oportunidades educacionais, treinamentos, atividades técnicas e novos negócios. O foco é sua melhoria contínua e que adquiram novos conhecimentos para se manterem atualizados e de acordo com o mercado atual, além de buscarem soluções para os mais diversos desafios do presente e do futuro.

Desde 1970 a entidade é associada à União Internacional de Transporte Rodoviário (IRU), sendo reconhecida por entidades do mundo todo como a representante da IRU no Brasil por suas parcerias importantes e pela busca por soluções que abrangem os países de toda a América Latina.

A IRU tem como objetivo impulsionar o crescimento econômico em mais de 100 países, defendendo os interesses de todos os operadores de transporte rodoviário e encontrando maneiras cada vez mais eficientes de conectar as sociedades. Ela conta com parcerias de longa data com as Nações Unidas, com a União Europeia e com instituições da Eurásia, garantindo a visão necessária para impulsionar o progresso no setor de transporte rodoviário.

Conhecida por seus eventos em todo o Brasil, anualmente a NTC&Logística divulga uma agenda que permite que empresários do setor de Norte a Sul aproveitem programações que contribuem para o networking, para trocas de experiências e para aquisição de informações diferenciadas para ampliar o leque de oportunidades e deixar a entidade mais próxima de seus associados, parceiros e patrocinadores.

É criadora e detentora da marca Fenatran, organiza e promove em parceria com a Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea) e com a RX, o maior salão de transporte rodoviário de cargas e negócios da América Latina e o segundo maior do mundo, que possui relevância no mercado automotivo. A cada dois anos, reúne milhares de pessoas para conhecer as novidades e soluções das principais empresas do segmento.

Por ser a maior a maior associação do transporte rodoviário de cargas, objetiva transformar-se constantemente e continuar à frente do seu tempo, impulsionando milhares de empresas em todo o Brasil por meio de dezenas de sindicatos e de federações que cuidam do segmento em todas as regiões do país.

Nosso compromisso é continuar forte e sendo o melhor caminho para o transporte de cargas e logística do Brasil – e juntos, porque assim somos mais fortes.

Estatutos da Associação Nacional das Empresas de Transportes Rodoviários de Carga

Capítulo I — Objeto e Finalidades

Artigo 2º — A Associação, cujo prazo de duração é ilimitado, tem por finalidades:

- Colaborar com os poderes públicos na solução dos problemas pertinentes à coordenação e desenvolvimento dos sistemas de transportes existentes no país, na manutenção do equilíbrio social e no processo de desenvolvimento da economia nacional;
- Propiciar melhores condições gerais para a exploração econômica do transporte rodoviário de carga em todas as suas manifestações e especializações;
- Desenvolver e aprimorar o sistema de transporte rodoviário de carga de forma a permitir a melhoria e racionalização das riquezas, bens de produção e consumo nacionais;
- Colaborar com as demais classes produtoras de forma a solucionar problemas comuns e propiciar melhores condições de utilização do sistema e seus múltiplos usuários;
- Defender os interesses da classe nos assuntos de âmbito nacional ou naqueles que assim possam ser considerados, sempre que seja manifestada a necessidade de sua interferência direta;
- Colaborar com as entidades sindicais e associações de sua atividade econômica;
- Projetar e divulgar o transporte rodoviário de carga no cenário público;
- Dialogar com os poderes públicos na defesa dos interesses coletivos da classe;
- Realizar estudos técnicos e econômicos pertinentes à exploração mercantil do transporte rodoviário de carga; e
- Instituir um órgão nacional de divulgação da classe.

São Paulo, 10 de dezembro de 1963



Acesse o vídeo



FuMTran

Fundação
Memória do
Transporte

CNT

Confederação
Nacional do
Transporte

"Quando você sabe de onde vem, começa a descobrir para onde vai."

A história registrada em publicações



1964, Br Transportes



1967, Br Transportes



1979, Br Transportes



2020/2021, Anuário NTC & Logística



2006, Olhar Itinerante



2008, Br Transportes Jovens Empresários



2007, Volume 1
Coleção Memórias: Os Primeiros Tempos



2012, Volume 1
Coleção Memórias: Nos Caminhos da Logística



2012, Volume 2
Coleção Memórias: A Logística em Imagens

Encontros empresariais consolidando lideranças



1967, Rio de Janeiro, Congresso Latino Americano de Transportes Rodoviários. Ao centro, Orlando Monteiro.



1973, NTC 10 anos. Ao centro, Denísar Arneiro.



1973, São Paulo, 10º aniversário da NTC. À direita, Denísar Arneiro.



1977, Salvador, CONET. Ao centro, Orlando Monteiro, conselheiro vitalício da NTC.



1980, Fortaleza, XXI Reunião do Conselho Nacional de Estudos de Tarifas.



1988, Alphaville, IX Congresso / V Fenatran. À esquerda, Adalberto Panzan; à direita, Sebastião Ubson Carneiro Ribeiro.



1998, São Paulo, I Prêmio Fornecedores. Ao centro, Thiers Factori Costa e Romeu Nerci Luft.



2010, Medalha de Mérito do Transporte NTC, XIII Prêmio Fornecedores do Transporte.



2012, São Paulo, Simpósio de Responsabilidade Civil no Transporte. Ao centro, Flávio Benatti.



2015, Florianópolis, CONET Intersindical. Ao centro, José Hélio Fernandes; à direita, Urubatan Helou.

Relacionamento com autoridades



1982, São Paulo, João Figueiredo, Presidente da República; Paulo Maluf, Governador de São Paulo.



1985, Brasília, José Sarney, Presidente da República.



1988, Recife, Marco Maciel, Senador da República.



1988, Alphaville, Mário Covas, Senador da República.



1990, Rio de Janeiro, Congresso Mundial da International Road Transport Union (IRU).



2005, Brasília, Congresso Nacional.



2005, Brasília, Luiz Inácio Lula da Silva, Presidente da República.



2014, Brasília, Dilma Rousseff, Presidente da República.

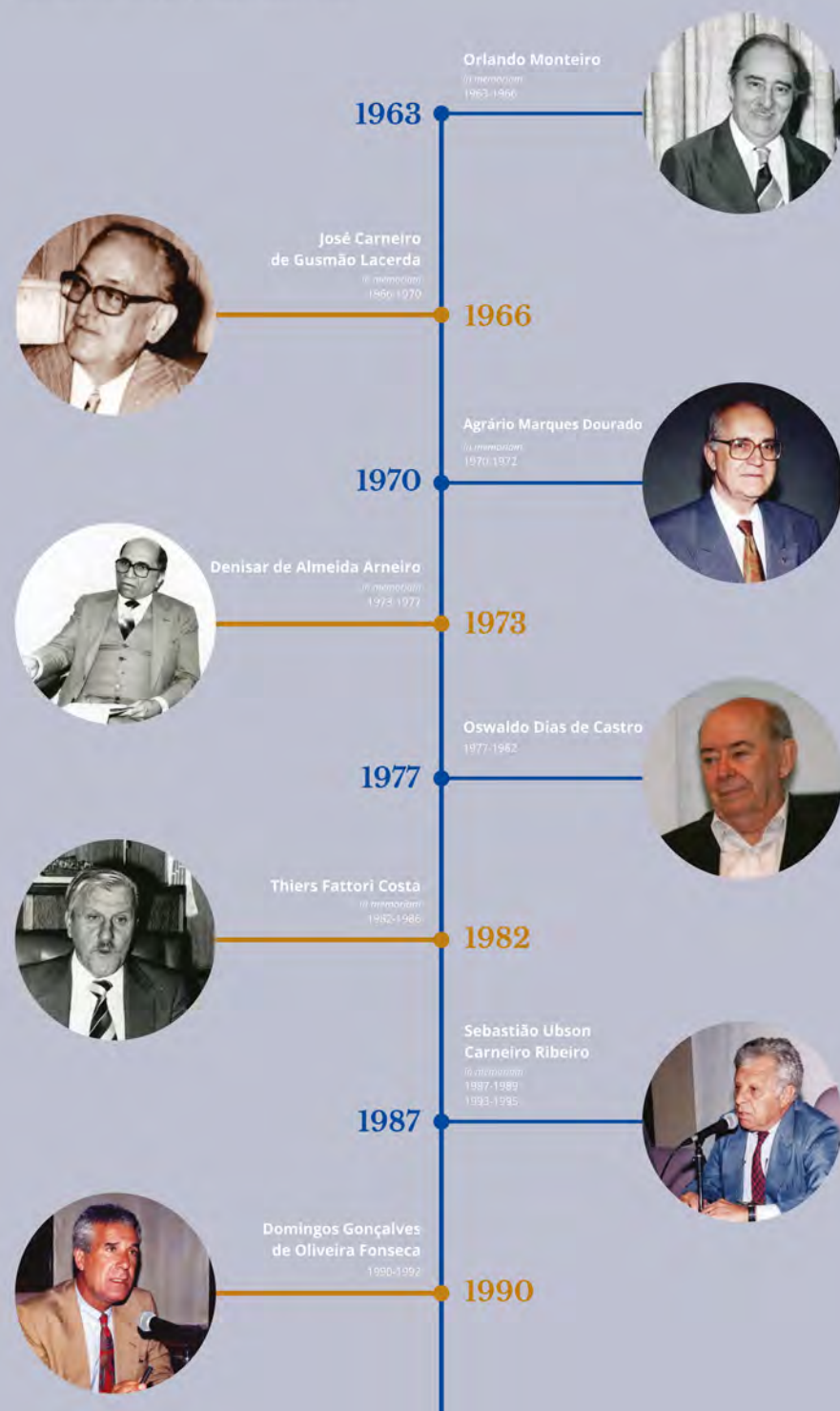


2023, Brasília, Geraldo Alckmin, Vice Presidente da República.

NTC & Logística

Fundada em 17/09/1963

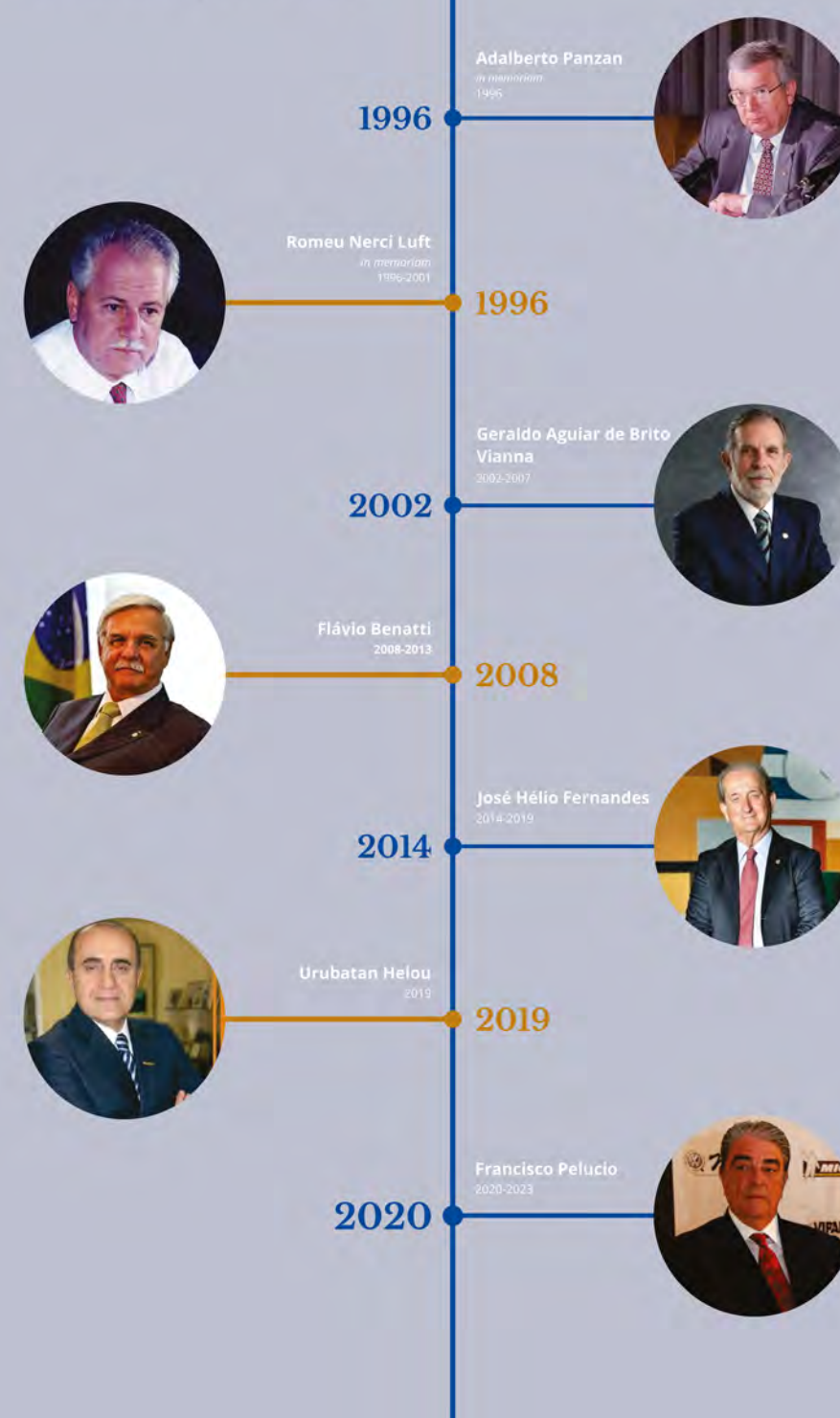
Galeria dos presidentes



NTC & Logística

Fundada em 17/09/1963

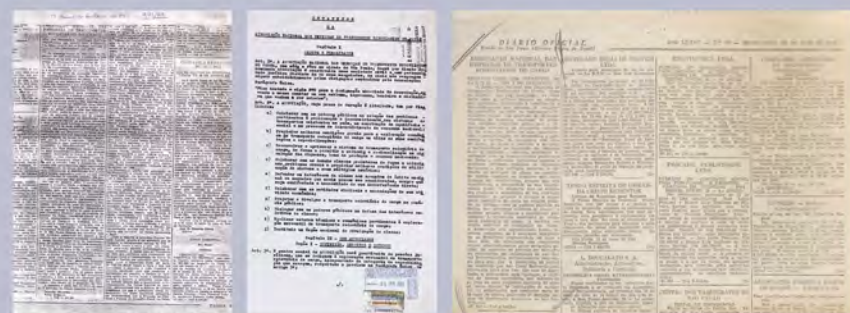
Galeria dos presidentes



NTC & Logística

Fundada em 17/09/1963

Registros históricos



1963, I Reunião da Diretoria da NTC.

1963, Estatuto NTC.

1964, Diário Oficial, Extrato Reunião do Estatuto.



Anos 70, construção da sede da Rua Borges Lagoa com visitas de associados e convidados.



Anos 80, construção do Palácio dos Transportes e mudança da sede da NTC junto ao SETCESP.



1965, Congresso Nacional do Transporte Rodoviário de Carga.



1973, NTC 10 anos.



1978, I Encontro Nacional de Transportadores de Carga Urgente.



1992, NTC 30 anos.

NTC & Logística

Fundada em 17/09/1963

Evolução da comunicação visual

1964

N. T. C.



1967

1971

18 ANOS Bntc



1976

1979

ntc
Associação Nacional das Empresas
de Transportes Rodoviários de Carga



1981

2002

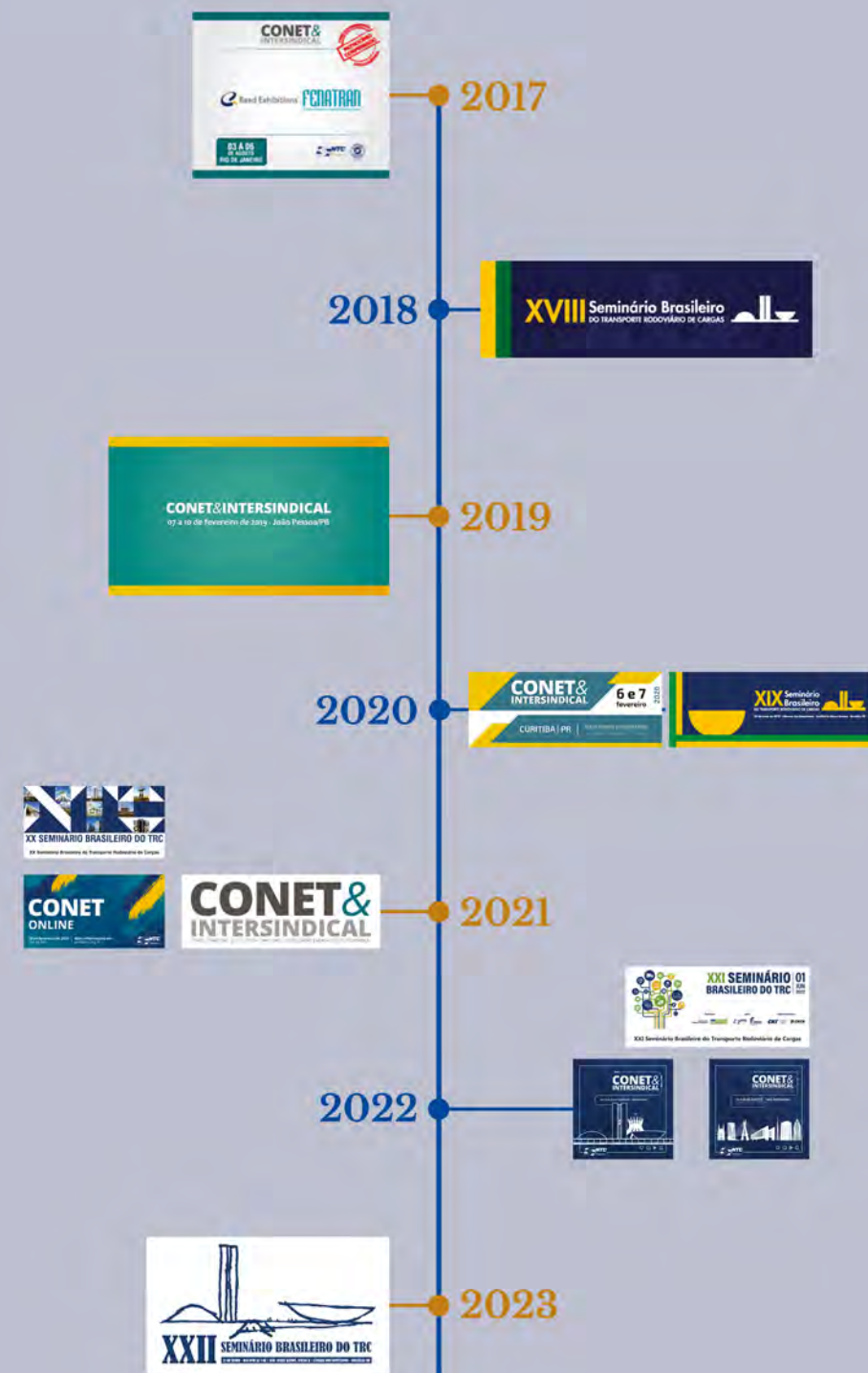


2023

NTC & Logística

Fundada em 17/09/1963

História a partir dos eventos



NTC & Logística

Fundada em 17/09/1963

Construção do futuro



Comissão de Jovens Empresários

EVENTOS

NTC&LOGÍSTICA

GESTÃO 2020 - 2023

Acompanhe como foi o desempenho dos eventos da entidade, por onde passaram, número de participantes, nesse ciclo que bateu recordes.

O CONET&Intersindical é o maior evento da entidade, e tem como objetivo debater as questões mercadológicas do TRC e temas de grande relevância para o segmento. O evento passou pelas cidades de São Paulo na capital do estado, Curitiba, no Paraná e Belo Horizonte, Minas Gerais, com a participação de 2.781 participantes de todo o país.

CONET & INTERSINDICAL



É um dos maiores eventos da entidade, em conjunto com os núcleos da COMJOVEM. As edições passaram pelas cidades de Florianópolis, em Santa Catarina, Cumbuco, no Ceará, Touros, no Rio Grande do Norte, além da edição online durante a pandemia, resultando no total de 1.779 participantes.

CONGRESSO NTC - ENCONTRO NACIONAL DA COMJOVEM



O evento homenageia pessoas físicas e jurídicas que se destacaram pela atuação no setor de transporte rodoviário de cargas, definido pelo Conselho Superior da NTC&Logística. Nas últimas edições, o evento homenageou 26 personalidades, dos mais de 200 em seu histórico de 35 edições, atingindo um público nos últimos 4 anos de 1.900 participantes.

MEDALHA DE MÉRITO NTC



Com o objetivo de levar a NTC&Logística para várias regiões do país, promovendo a aproximação com nossos associados e transportadores, além da capacitação técnica e fornecendo oportunidades de negócios, o Seminário Itinerante esteve nesses 4 anos de Norte ao Sul do país, como nas cidades de Contagem, em Minas Gerais, Belém, na capital do Pará, Chapecó e Criciúma em Santa Catarina, Salvador, Bahia, São Paulo, na capital, Rio de Janeiro também na capital, São José do Rio Preto, no interior de São Paulo, Bento Gonçalves, no Rio Grande do Sul, Cascavel, no Paraná, São Luis, no Maranhão e Manaus, no Amazonas, fechando 2023. O evento atingiu a marca expressiva de 1.641 participantes.

SEMINÁRIO ITINERANTE



Realizado na Câmara dos Deputados em Brasília por meio de uma sugestão e apoio da entidade, o evento tem por objetivo discutir temas do interesse do transporte rodoviário de cargas buscando aproximação com parlamentares, integrantes dos poderes da República, além de buscar mudanças significativas para o desenvolvimento do setor e das empresas. O evento alcançou contou com 5.277 participantes de forma híbrida.

SEMINÁRIO BRASILEIRO DO TRC



Realizado na sede da NTC&Logística em Brasília, o evento tem como objetivo levar aos jovens empresários informações que possibilitem ampliar o nível de conhecimento técnico e compreender a importância de sua participação política para o seu desenvolvimento empresarial, assim como para todo o setor. Ao todo foram 2.236 participantes.

CONGRESSO TÉCNICO OLHAR EMPRESARIAL COMJOVEM



O evento tem como objetivo discutir temas relevantes no campo trabalhista do país, especialmente aqueles que impactam diretamente o setor de transporte de cargas. Em sua terceira edição, o evento apresenta números expressivos, atingindo a marca de 8.150 participantes de forma híbrida.

SEMINÁRIO TRABALHISTA DO TRC



O Prêmio NTC Fornecedores do Transporte reúne executivos das principais empresas ligadas ao setor, que concorrem nas categorias premiadas com auditoria de institutos de pesquisa renomados no mercado, além de contar com a presença de líderes e empresários do TRC. O evento retornou ao quadro de eventos da entidade em 2022 na FENATRA, alcançando um público de 240 participantes nessas duas últimas edições.

PRÊMIO FORNECEDORES DO TRANSPORTE



Os eventos realizados na nossa gestão, buscaram levar aos empresários, as últimas atualizações em relação aos temas mais relevantes do transporte de cargas, com o objetivo de gerar conhecimento, aprendizado e informações para a manutenção das empresas de maneira criativa e sustentável.”

Francisco Pelucio
Presidente da NTC&Logística

“

Os eventos que tiveram aumento na projeção foram os Seminários Itinerantes, onde toda sua programação foi desenvolvida em conjunto com os Núcleos da COMJOVEM anfitriões do evento, que através de reuniões com a organização, desenvolveram programações diferenciadas, atraindo não só participantes das regiões, mas também de outros estados.”

André de Simone

Coordenador Nacional da COMJOVEM

Como pode ser visto, nesses últimos 4 anos, os eventos da NTC&Logística tiveram um crescimento não só de participantes mas também de toda sua estruturação, cumprindo com a missão de levar os melhores conteúdos para a atualização técnica do setor, com muita interação.

Fique atento através de nossas mídias para acompanhar os próximos eventos!

O mais novo evento da entidade, tem como objetivo apresentar as mais recentes novidades do mercado aos empresários do setor, fomentando a inovação e o aprimoramento do transporte rodoviário de cargas por meio de quem de fato vivencia o setor. Foram mais de 6.465 pessoas que acompanharam o evento, presencialmente e online.

Realizado sob organização da COMJOVEM, o evento online contou com a presença de especialistas do transporte, economia e gestão, trazendo assuntos que impactam as empresas em um momento de grandes desafios na pandemia. O evento alcançou 343 participantes.

Confira o registro fotográfico de todos os eventos da NTC&Logística através de nosso Flickr



**SEMINÁRIO NTC
DE INOVAÇÃO
TÉCNOLÓGICA NO
TRC**

**COMJOVEM
EXPERIENCE**



EVENTOS III

XIV Encontro Nacional da COMJOVEM – Florianópolis 2021



XIV Encontro Nacional da COMJOVEM – Florianópolis 2021



Medalha de Mérito do Transporte NTC 2021 – Evento Online



34ª Medalha de Mérito do Transporte – NTC 2022



Avant premiere FENATRAN 2022



CONET Intersindical online – 2022



Congresso NTC 2022
XV Encontro Nacional da COMJOVEM – Fortaleza/CE



Encontro com candidatos – Eleições 2022



Fenatran 2022



II Seminário Trabalhista do Transporte Rodoviário de Cargas 2022 – Brasília/DF



Troféu Otacílio Corrêa – Fortaleza/CE 2022



Pnatrans 2022



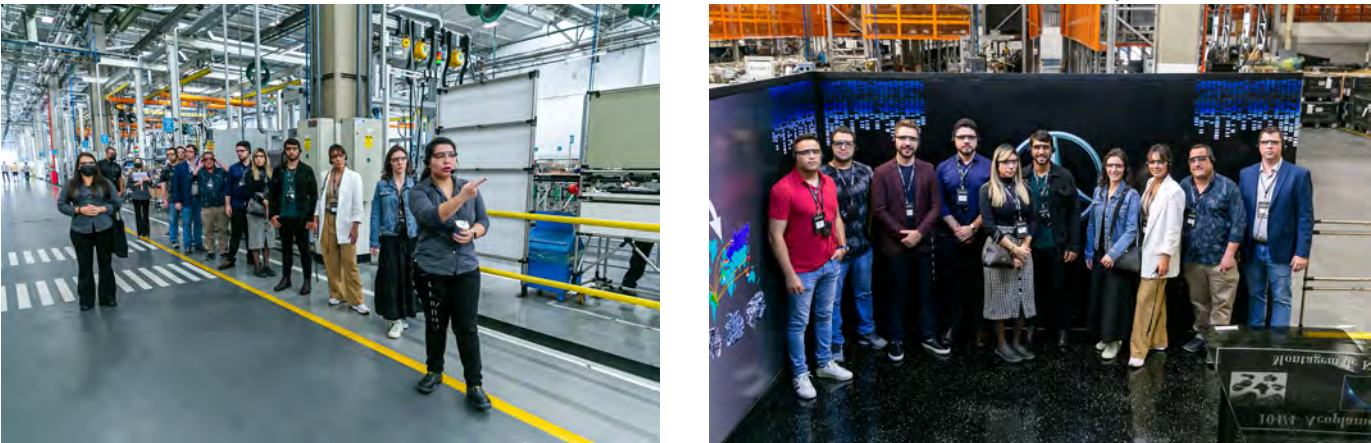
Reunião COMJOVEM – FENATRAN 2022



Seminário Itinerante da COMJOVEM 2022 – Chapecó/SC



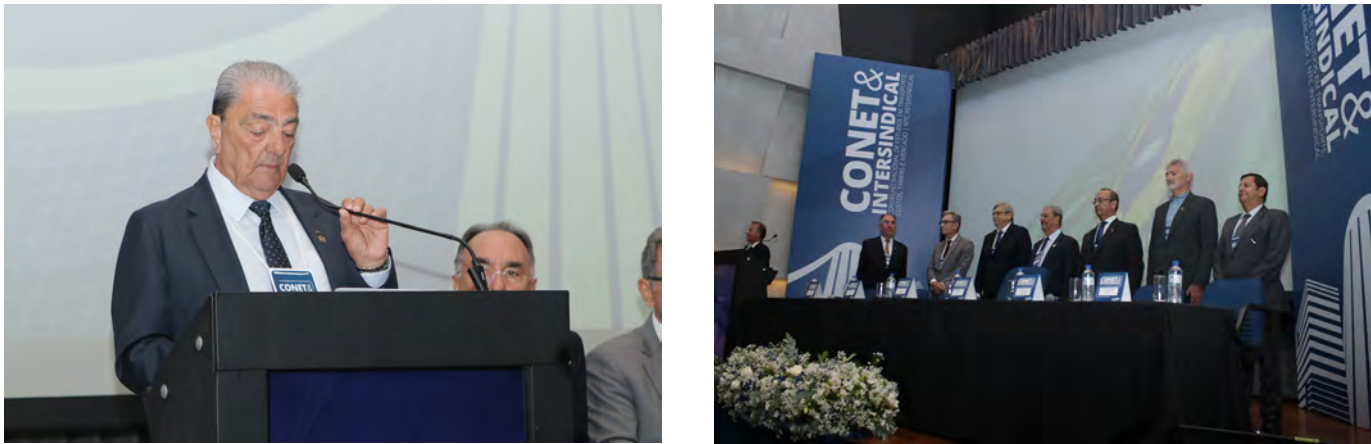
Visita Técnica COMJOVEM 2022 –
Fábrica Mercedes-Benz em São Bernardo do Campo/SP



Convidados Aniversário NTC&Logística 60 anos
e XXXV Medalha de Mérito do Transporte NTC – 2023



CONET Intersindical – Fevereiro de 2023



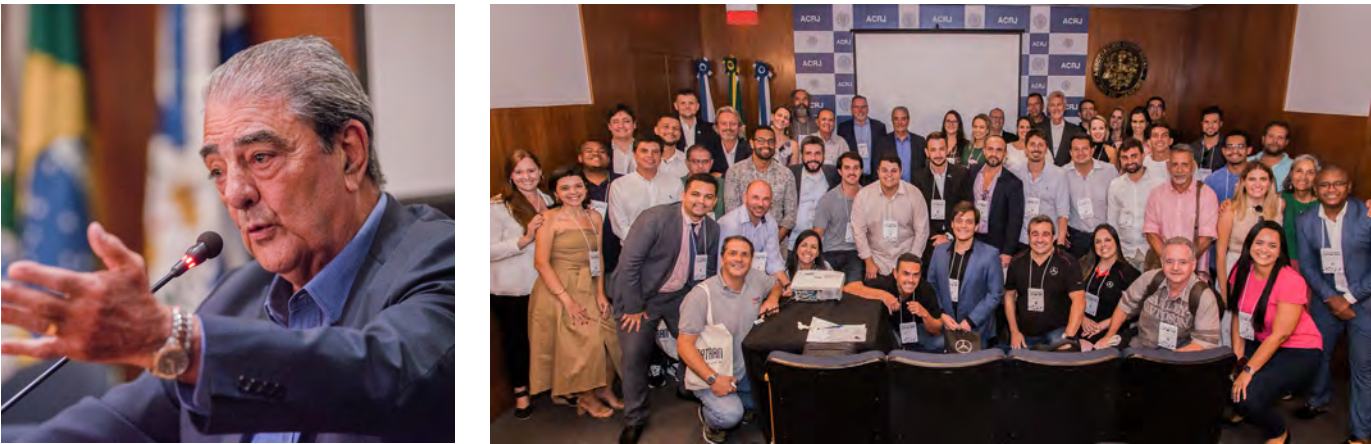
Seminário Itinerante COMJOVEM – Cascavel/PR 2023



Seminário Itinerante COMJOVEM 2023 – São Luís do Maranhão



Seminário Itinerante COMJOVEM 2023 – São José do Rio Preto



XXXV Medalha de Mérito do Transporte NTC – 2023



CONET Intersindical – Agosto 2023



CONET Intersindical – Edição Curitiba/PR



CONET Intersindical – Edição Belo Horizonte/MG



Seminário Itinerante - COMJOVEM São Paulo



Seminário Itinerante - COMJOVEM Bahia



Seminário Itinerante 2023 COMJOVEM – São José do Rio Preto



Seminário Itinerante Belém/PA



Seminário Itinerante Centro-Oeste Mineiro



CONET Edição Online



Seminário Itinerante COMJOVEM – Curitiba/PR



Seminário Itinerante COMJOVEM – Região Sul de SC



CONET Intersindical – Edição São Paulo/SP



Jantar CONET Intersindical – Edição São Paulo



Seminário Itinerante Porto Alegre-Bento Gonçalves/RS



Visita Técnica Autotrak



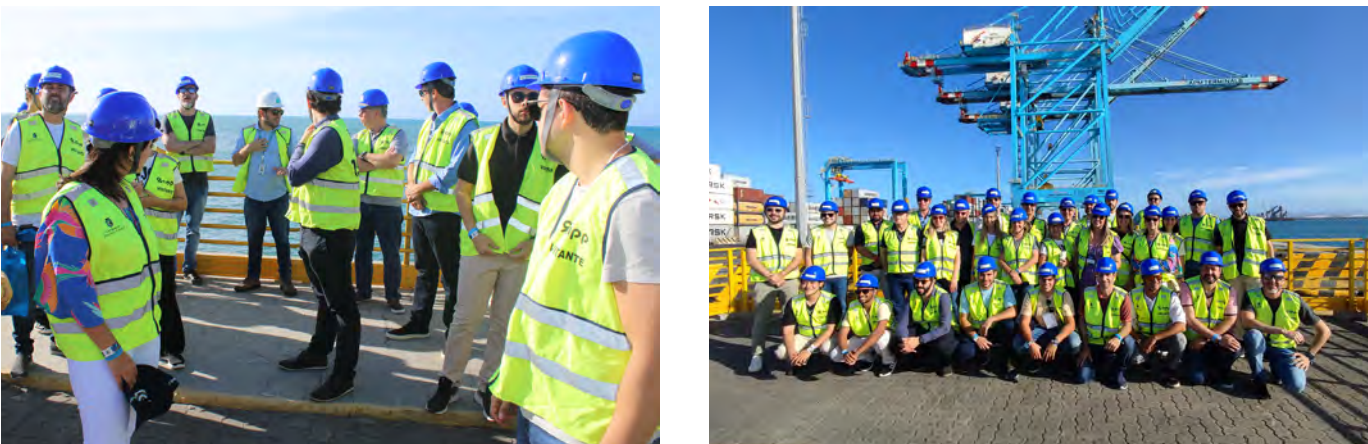
Homenagens 60 anos de NTC&Logística



I Seminário NTC de Inovação Tecnológica no TRC



Visita técnica - Porto do Pecém/CE 2022



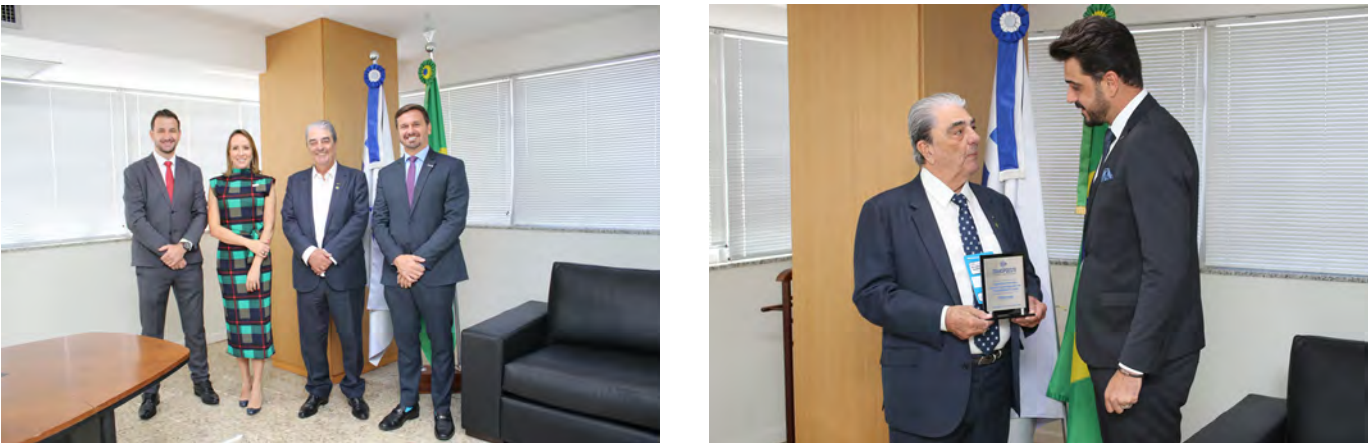
Visita Técnica na Patrus Transportes na Bahia



XI Congresso Técnico COMJOVEM Olhar Empresarial



XII Congresso Técnico Olhar Empresarial



XIII Congresso Técnico Olhar Empresarial – COMJOVEM



XX Prêmio NTC Fornecedores do Transporte



XX Seminário Brasileiro do TRC Edição Online



XXI Prêmio NTC Fornecedores do Transporte



XXI Seminário Brasileiro do TRC



Reunião COMJOVEM e Visita Técnica ALELO



XXII Seminário Brasileiro Do TRC



Reunião de Diretoria – Especial FENATRAN



Seminário COMJOVEM Centro-Oeste – Evento Online



Quatro anos de dedicação e crescimento na COMJOVEM:

UM OLHAR SOBRE NOSSA JORNADA



André de Simone
Vice-presidente
para assuntos dos
Jovens Empresários e
Coordenador Nacional
da Comissão de Jovens
Empresários e Executivos
(COMJOVEM)

Quando assumi a coordenação da Comissão de Jovens Empresários e Executivos (COMJOVEM) da NTC&Logística há quatro anos, mal podia imaginar a incrível jornada que estava prestes a começar. Hoje, ao encerrar este ciclo ao lado do presidente Francisco Pelucio e do vice-presidente Eduardo Rebuzzi, é com grande satisfação que compartilho os feitos e as conquistas que marcaram nossa gestão e como essa experiência vem sendo enriquecedora para todos nós.

Ao longo desses quatro anos, trabalhamos incansavelmente para fortalecer a COMJOVEM, e os resultados falam por si só. Um dos nossos principais objetivos era aumentar o número de membros, e estou feliz em dizer que conseguimos atrair quase 200 novos integrantes durante esse período.

Isso foi alcançado apesar dos desafios representados pela pandemia e pelas crises econômicas que impactaram o Brasil e o mundo. Esse crescimento reflete a importância e o valor que a COMJOVEM representa para os jovens empreendedores e executivos do setor de logística e transporte.

Nossos seminários itinerantes por meio da NTC&Logística, de núcleos

da comissão e de sindicatos também ganharam destaque. Tornaram-se plataformas valiosas para a troca de conhecimento e de experiências entre os membros, promovendo o desenvolvimento profissional e a construção de redes de contatos sólidas.

Não podemos deixar de mencionar as diversas ações humanitárias realizadas por nossos integrantes, desde a pandemia até desastres naturais. A COMJOVEM mostrou sua responsabilidade social ao se envolver ativamente em ações que fizeram a diferença em nossas comunidades, e esse compromisso com o bem-estar do próximo é uma parte fundamental de nossa identidade.

Além disso, modernizamos e dinamizamos o Encontro Nacional da COMJOVEM com a introdução de um aplicativo de recompensas, que trouxe tecnologia e interatividade para um evento tão tradicional. Isso demonstra nosso compromisso em nos mantermos atualizados e relevantes em um mundo em constante evolução.

Também tivemos a honra de representar a COMJOVEM internacionalmente. Viajamos para a sede da Organização das Nações Unidas (ONU)

em Nova York; fomos a convite da Câmara Interamericana de Transportes (CIT) para Maputo, a capital de Moçambique; e estivemos em Genebra, na Suíça, por meio do International Road Transport Union (IRU, ou Sindicato Internacional do Transporte Rodoviário em tradução livre). Essas experiências não apenas aumentaram a visibilidade da comissão globalmente, mas também destacaram nosso papel fundamental na defesa do transporte de cargas em todo o mundo.

Neste momento, quero enfatizar a importância de garantir uma sucessão sólida nas empresas e entidades, então convido todos os jovens empresários que leem este artigo a continuarem contribuindo com seus núcleos, sindicatos, federações e a NTC&Logística, além de continuarem se preparando para o futuro. Nossa geração tem um papel fundamental na construção do amanhã, e juntos podemos moldar um setor de logística e transporte de cargas ainda mais forte e promissor.

Não posso deixar de expressar minha gratidão ao presidente Francisco Pelucio por seu apoio

inestimável durante esta gestão, pois suas oportunidades e orientações foram fundamentais para nosso crescimento. Agradeço também a cada coordenador de núcleo e integrante nos mais de 26 núcleos espalhados pelo Brasil, bem como aos meus vice-coordenadores, Joyce Bessa e Geovani Serafim, pelo trabalho incansável e dedicado que realizaram junto comigo. Vocês fazem a diferença!

Um agradecimento especial a toda a equipe da NTC&Logística por cuidar tão bem da COMJOVEM, e não podemos esquecer nossos patrocinadores, cujo apoio foi vital para levar nossa mensagem a todas as regiões do país e para tornar a entidade ainda melhor.

Com a conclusão deste ciclo, olhamos para o futuro com entusiasmo e determinação. Estamos prontos para novos desafios, para mais oportunidades e para crescimento contínuo. A COMJOVEM continuará a ser uma voz influente e comprometida no transporte de cargas, defendendo nossos valores e contribuindo para um futuro brilhante. Que venha o próximo ciclo!

Essas experiências não apenas aumentaram a visibilidade da comissão globalmente, mas também destacaram nosso papel fundamental na defesa do transporte de cargas em todo o mundo



A revolução da

INTELIGÊNCIA ARTIFICIAL

no transporte rodoviário de cargas



Fernando Homem de Mello

Membro da COMJOVEM
São Paulo

A inteligência artificial (IA) vem desempenhando um papel cada vez mais significativo na otimização e no aprimoramento das operações no setor de transporte rodoviário de cargas (TRC). Este ensaio examina a relevância e o impacto da IA no TRC, com ênfase especial no modo como ela transforma a otimização de rotas e a eficiência operacional.

A otimização de rotas com o uso de algoritmos de IA está remodelando a forma como as mercadorias são transportadas. Esses algoritmos fazem uso de uma ampla variedade de fontes de dados, como informações sobre condições de tráfego em tempo real, históricos de padrões de tráfego, previsões meteorológicas e o cálculo da rota mais eficiente. Eles analisam grandes volumes de dados, que levam em consideração variáveis que podem causar atrasos ou ineficiências, garantindo que as mercadorias cheguem

ao destino da maneira mais ágil e econômica possível.

Os benefícios desse processo de otimização de rotas vão além da mera economia de tempo e recursos. A redução significativa dos custos é uma das vantagens mais evidentes, com uma economia substancial nos gastos com combustível, e há também a minimização do desgaste dos veículos, o que resulta em menores despesas de manutenção. Só que, além disso, a melhoria na eficiência do planejamento causa um impacto positivo no campo operacional das empresas de transporte rodoviário de cargas, e o resultado é uma operação mais enxuta e eficaz, contribuindo, em última análise, para uma posição financeira mais sólida.

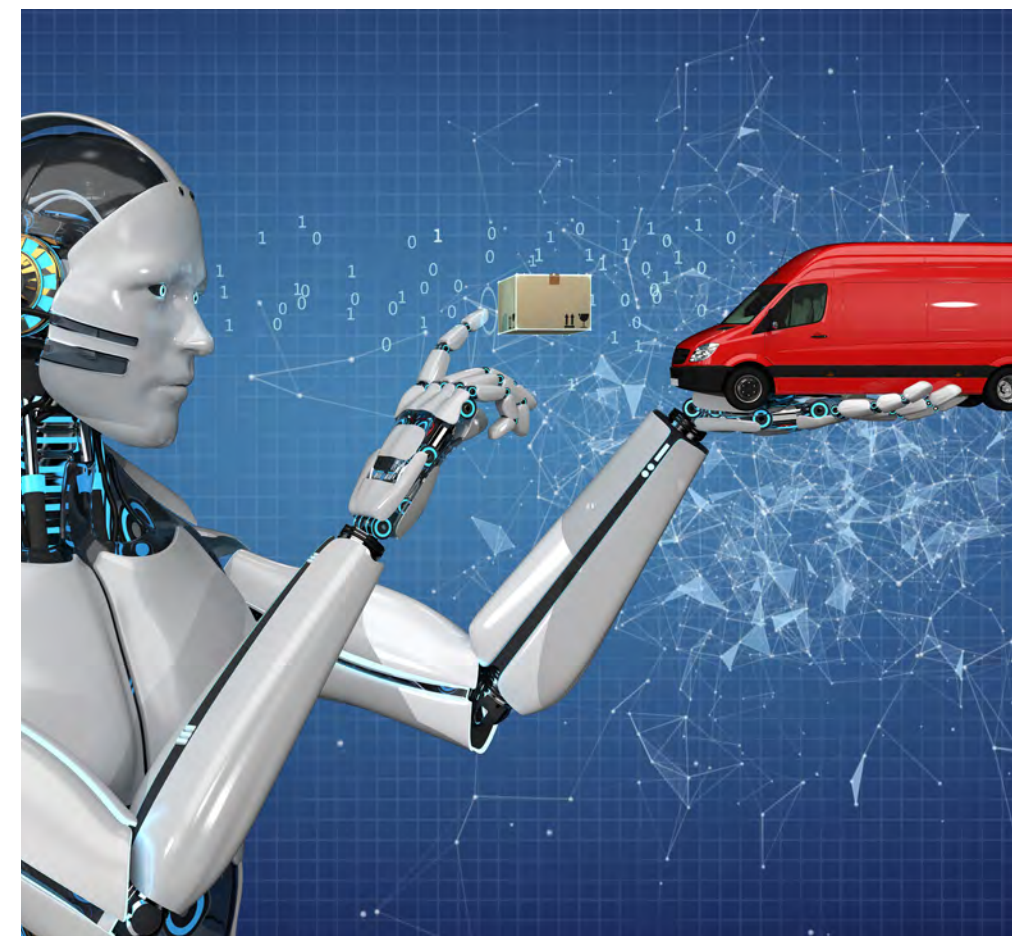
A implementação bem-sucedida da otimização de rotas impulsionada pela IA se apoia em uma série de ferramentas e de soluções práticas disponíveis para

a indústria, que se integram harmoniosamente aos sistemas existentes de gestão de transporte, proporcionando funcionalidades como o rastreamento em tempo real e ajustes de rota em resposta a um acontecimento adverso. A adoção dessas ferramentas pode ter um impacto significativo na competitividade das empresas do setor bem como na satisfação do cliente.

Não obstante as vantagens proporcionadas pela otimização de rotas impulsionada pela IA, é importante reconhecer que essa implementação não está isenta de desafios. Questões ligadas à qualidade e à privacidade dos dados e à resistência a mudanças dentro das organizações podem surgir como obstáculos. Além disso, a necessidade de monitoramento constante e de ajustes para otimizar o planejamento de rotas baseado na IA é um aspecto que requer atenção contínua. Considerações éticas relacionadas à coleta e ao uso de dados para a otimização de rotas também devem ser cuidadosamente ponderadas, demandando práticas responsáveis e transparentes.

Em conclusão, a otimização de rotas impulsionada pela IA desempenha um papel crucial no transporte rodoviário de cargas, contribuindo significativamente para a redução de custos e para o aprimoramento da eficiência operacional. O futuro da otimização de rotas com a IA apresenta perspectivas promissoras, com avanços contínuos destinados a moldar o cenário do transporte rodoviário de cargas e a elevar ainda mais a competitividade e a sustentabilidade da indústria.

Os benefícios desse processo de otimização de rotas vão além da mera economia de tempo e recursos. A redução significativa dos custos é uma das vantagens mais evidentes, com uma economia substancial nos gastos com combustível, e há também a minimização do desgaste dos veículos, o que resulta em menores despesas de manutenção.



FONTES RENOVÁVEIS E ESG:

o caminho inovador das empresas da COMJOVEM Curitiba



As discussões sobre sustentabilidade e sobre responsabilidade empresarial têm ganhado destaque global nos últimos anos. O ESG (sigla para práticas ambientais, sociais e de governança) se tornou uma medida essencial para avaliar o comprometimento das organizações com práticas sustentáveis e éticas. Em Curitiba, empresas associadas à COMJOVEM têm exemplificado como é possível integrar fontes renováveis e práticas ESG a suas operações diárias.

Reconhecendo a crescente necessidade de enfatizar práticas sustentáveis, o Sindicato das Empresas de Transporte de Cargas no Estado do Paraná (Setcepar) iniciou uma série de atividades sobre o tema. O objetivo é estimular o desenvolvimento de boas práticas em sustentabilidade e promover o ESG como um pilar vital para o

desenvolvimento das empresas associadas. A mensagem é clara: fontes renováveis não são apenas uma alternativa, mas uma necessidade para um futuro sustentável.

A empresa Agile, de Alexandre Aliski, coordenador da COMJOVEM Curitiba, é um exemplo inspirador dessa transformação. A transportadora deu passos significativos para reforçar a governança, promovendo discussões relevantes com seus colaboradores. Eles reconhecem a necessidade de uma abordagem multidisciplinar e, assim, adotaram consultorias técnicas para enfrentar os desafios empresariais e impactar positivamente todos os stakeholders. Essa jornada, indiscutivelmente, já mostra sinais promissores.

Na vanguarda das práticas sustentáveis está a Cipry Transportes, outra empresa que integra a comissão: além de reconhecer a urgência



Alexandre Aliski
COMJOVEM Curitiba

Os benefícios do ESG também vão além do meio ambiente. A ênfase em boas práticas de governança e em responsabilidade social cria ambientes de trabalho mais inclusivos, melhorando o bem-estar dos colaboradores e reforçando a imagem positiva da empresa no mercado.

de reduzir as emissões de CO₂, adotou medidas proativas para mensurar e para divulgar os resultados ao seu corpo colaborativo. Além disso, instaurou ações práticas, como comitês de sustentabilidade e grupos de trabalho voltados ao meio ambiente, e buscou reduzir drasticamente o uso de materiais descartáveis.

A Kraft Logística oferece outra perspectiva transformadora, enfocando a responsabilidade social. Além de contribuições financeiras a hospitais, a empresa incentiva seus colaboradores a dedicarem tempo a causas sociais. Além disso, promove a igualdade de gênero por meio de campanhas de incentivo às mulheres e de programas de saúde. Ainda, a Kraft aborda abertamente o tema diversidade, promovendo a inclusão em todos os níveis.

A energia renovável desempenha um papel crucial nesse cenário. Segundo a Agência Internacional de Energia, cerca de 30% da geração de energia global em 2020 veio de fontes renováveis. Esse número está projetado para crescer, com tecnologias como as energias solar e eólica tornando-se cada vez mais acessíveis.

Empresas que adotam fontes renováveis não apenas reduzem sua pegada de carbono, mas também veem benefícios econômicos. Há uma crescente demanda do consumidor por empresas ecologicamente responsáveis, e a transição para fontes renováveis

pode ser um diferencial competitivo.

Os benefícios do ESG também vão além do meio ambiente. A ênfase em boas práticas de governança e em responsabilidade social cria ambientes de trabalho mais inclusivos, melhorando o bem-estar dos colaboradores e reforçando a imagem positiva da empresa no mercado.

No contexto brasileiro, a adesão ao ESG e às práticas sustentáveis não é apenas uma escolha, mas uma necessidade. O Brasil é um dos maiores emissores de gases de efeito estufa, e a transição para fontes renováveis é crucial para mitigar as mudanças climáticas.

O movimento das empresas da COMJOVEM Curitiba reflete uma tendência maior do setor empresarial brasileiro. Espera-se que, à medida que mais organizações percebem os benefícios do ESG e de fontes renováveis, essas práticas se tornem a norma, não a exceção.

A jornada das empresas da comissão rumo à sustentabilidade e à integração do ESG é um testemunho do poder da inovação e da liderança, algo que temos visto de perto e acompanhado em discussões frequentes em nossas reuniões e eventos. Ao adotar fontes renováveis e promover práticas de ESG, nossas transportadoras associadas não apenas protegem o planeta, mas também garantem um futuro próspero para si mesmas e para as gerações futuras.



Silvio Carvalho
Presidente do Sindicato das Empresas de Transporte Rodoviário de Cargas e Logística do Rio de Janeiro (SINDICARGA)

Visualizamos grandes transformações de uso e costume, como caminhões elétricos, caminhões movidos a hidrogênio verde, caminhões autônomos, robôs de carga e descarga e a inteligência artificial que a cada dia marca mais presença no nosso cotidiano.

SINDICARGA: 90 ANOS DE PROTAGONISMO

Amigo transportador,
Gostaria de reiterar a honra e a satisfação de mais uma vez o Sindicato das Empresas de Transporte Rodoviário de Cargas e Logística do Rio de Janeiro (SINDICARGA) estar participando do Anuário da NTC&Logística, entidade conceituada que tanto nos dignifica por seu trabalho árduo e incessante em prol de um setor mais forte e de tanta importância para o Brasil.

Agradeço especialmente ao presidente Francisco Pelucio, dileto amigo e companheiro das batalhas por um transporte rodoviário de cargas e logística (TRCL) melhor e que bravamente conduz essa nobre entidade. Não é de hoje que provo e comprovo a minha paixão por esse setor, responsável por mais de 65% de toda mercadoria transportada pelas estradas e rodovias brasileiras em caminhões que circulam por esse imenso país.

Primeiramente, destaco os 90 anos do SINDICARGA, recém-comemorados: o mais antigo sindicato da categoria chegou a nove décadas de fundação.

Em 1933, nos grandes centros, os transportes ainda eram feitos com carroças puxadas a burro. Para termos uma ideia de tempo, só quase 20 anos depois, em 1951, o Presidente Eurico Gaspar Dutra inaugurou a rodovia Presidente Dutra, a Rio-São Paulo, ainda inacabada, e a Mercedes-Benz, na mesma década, fabricava o 1º caminhão no Brasil do modelo L-312, com capacidade máxima de

carga de seis toneladas. Vejam, estamos falando de 90 anos de história, de 1933 a 2023, e o nosso SINDICARGA manteve-se pioneiro e fazendo história, e isso só foi possível graças à dedicação dos nossos dezesseis presidentes que por aqui passaram até hoje. Alguns já se foram e outros continuam ajudando e colaborando com as suas experiências para manter o pioneirismo do nosso SINDICARGA no caminho do sucesso, que em grande parte tem como responsável o diretor administrativo-financeiro Paulo Bachur, profissional incansável que nunca mediu esforços para o brilhantismo do SINDICARGA. Meu especial agradecimento a esse extraordinário empresário e grande ser humano.

Por tudo isso, gostaria de agradecer aos nossos transportadores, que sempre nos honraram com suas ideias, com suas atitudes proativas e com seu espírito de empreendedor, que nos têm levado ao protagonismo no nosso setor empresarial.

Igualmente tão importante foram os nossos funcionários e colaboradores, que, com sua dedicação e o seu trabalho árduo, colaboraram muito para que o nosso SINDICARGA tenha obtido muito sucesso e reconhecimento público. E quando falo dos funcionários e trabalhadores, não poderia deixar de fazer um agradecimento especial às entidades laborais, aos sindicatos e à federação dos trabalhadores rodoviários de carga, que sempre, de uma forma

transparente e respeitosa, nos prestigiaram.

Representando nossa classe empresarial, o SINDICARGA, por sua vez, sempre destinou atenção e respeito por entender que essa força de trabalho é o alicerce dos nossos empreendimentos e que a nossa convivência harmônica traz resultados sociais e econômicos para ambos, capital e trabalho. Um sindicato patronal forte traz consigo pequenas, médias e grandes empresas geradoras de emprego e renda e que recolhem aos cofres do governo uma quantidade imensa de tributos, cientes de que este sindicato está sempre lutando para organizar o setor, que, dia após dia, deixa o nosso estado e o nosso país melhores e mais fortes.

Estamos canalizando intensamente nossos esforços no combate ao roubo de carga. O projeto Carga Blindada traz excelentes resultados contra esse tipo de delito no Rio de Janeiro graças à parceria entre as polícias militar, civil, federal e rodoviária federal – e mais recentemente com o Disque Denúncia. Campanhas nas redes sociais e grupos de WhatsApp orientam a população sobre o risco de adquirir cargas roubadas e sobre como identificar os locais usados pelas quadrilhas para armazenar e organizar o comércio ilegal das mercadorias roubadas.

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 de serviços e pela insegurança trazida ao transporte de cargas, afetando diretamente novos investimentos. E o pior: faz com que as empresas aqui instaladas procurem outras regiões do país para prosseguir, com segurança, com os seus negócios.

O nosso desafio agora é começar a pensar nos próximos 90 anos, sem deixar de administrar o dia a dia do nosso SINDICARGA. Visualizamos grandes transformações de uso e costume, como caminhões elétricos, caminhões movidos a hidrogênio verde, caminhões autônomos, robôs de carga e descarga e a inteligência artificial que a cada dia marca mais presença no nosso cotidiano. Assim, surgirão novas regulamentações, novas legislações, novas maneiras de administrar os nossos negócios e mais uma vez o ciclo de modernização do SINDICARGA se impõe para se adequar a um novo momento.

É nesse sentido que convoco todas as forças que nos ajudaram a chegar até aqui para que juntos criemos o futuro do desenvolvimento do transporte rodoviário de cargas e da logística no qual tenhamos o mesmo protagonismo que temos hoje. Precisamos continuar brilhando nessa constelação de instituições de classe, colaborando para o ordenamento e para o progresso de nossa classe empresarial, facilitando o dia a dia do transportador fluminense e gerando oportunidades de novos negócios e empregos. Amigos, que venham mais 90 anos de sucesso, mais 90 anos de respeito aos nossos trabalhadores e mais 90 anos de bons negócios para toda nossa classe empresarial.

Priorizamos, sempre que possível, a parceria. A união dos diversos segmentos do setor de transporte de cargas e logística.

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

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



SINDIPESA AMPLIA REPRESENTATIVIDADE

no mercado e se aproxima de importantes entidades do TRC

O ano de 2023 tem se mostrado especial em diversos sentidos. Além de ser um marco para a NTC&Logística, por completar 60 anos de uma brilhante atuação no transporte rodoviário de cargas (TRC), é também um ano importante para o Sindicato Nacional das Empresas de Transporte e Movimentação de Cargas Pesadas e Excepcionais (SINDIPESA), que novamente vem crescendo consistentemente e se fortalecendo como entidade representativa do setor de transporte de cargas pesadas e excepcionais.

O sindicato ampliou sua representatividade no mercado por meio da prestação de serviços diferenciados aos associados e se mantém cada vez mais sólido com sua aproximação das principais entidades do setor, como a Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística (NTC), a Confederação Nacional do Transporte (CNT), a Federação das Empresas de Transporte de Carga do Estado de Minas Gerais (FETCEMG), a Federação das Empresas de Transporte de Cargas do Estado de São Paulo (FETCESP) e o Sindicato das Empresas de Transporte de Cargas de São Paulo e Região (SETCESP), além de todas as demais federações de transportes do país. Também neste ano continuamos atraindo novas empresas associadas e parceiras mantenedoras.

Por conta dessa união das entidades, foi possível aprovar a Lei nº 14.599/23, trazendo novas regras de contratação de seguros de responsabilidade civil pelo transportador rodoviário de cargas, uma grande conquista para o setor de transporte como um todo. Estas são as principais alterações trazidas pela lei:

- O seguro de RCF-DC, Seguro de Responsabilidade Civil Facultativo do Transportador Rodoviário por Desaparecimento de Carga, antes de contratação facultativa, passou a ser denominado RC-DC com contratação obrigatória por parte dos transportadores;
- Assim como o seguro de RCTR-C, torna-se contratação obrigatória o seguro de RC-DC (para cobertura de roubo, furto simples ou qualificado, de apropriação indébita, de estelionato e de extorsão simples ou mediante sequestro sobrevivendo à carga durante o transporte) por parte do segurado transportador;
- Seguro de RCTR-C e RC-DC serão contratados mediante apólice única de cada ramo de seguro, vinculados ao respectivo RNTR-C registrado pelo transportador;
- Seguro de RCTR-C e RC-DC previsto na lei deverão estar vinculados a Plano de Gerenciamento de Riscos doravante denominado PGR, estabelecido em comum acordo entre o transportador e sua seguradora.



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

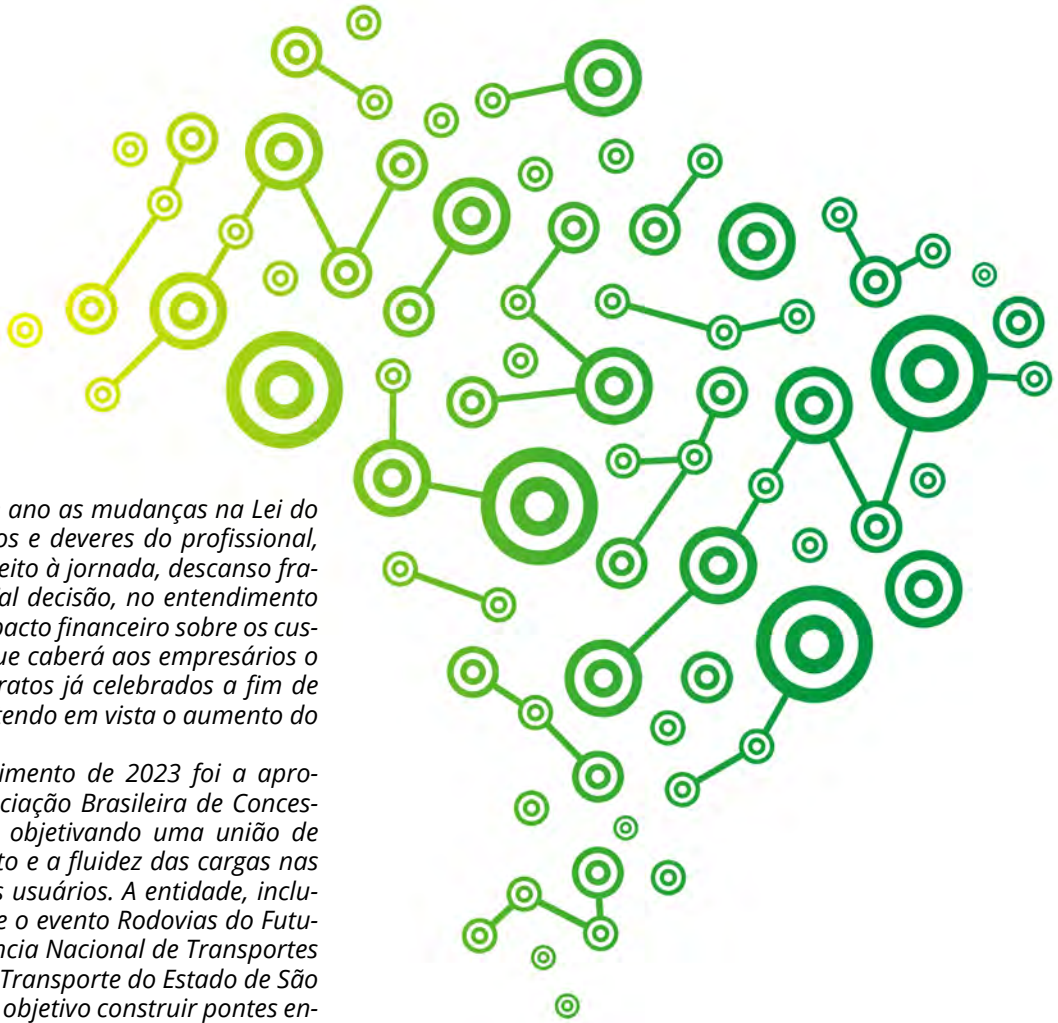
Foram outro destaque este ano as mudanças na Lei do Motorista, alterando os direitos e deveres do profissional, especialmente no que diz respeito à jornada, descanso fracionado e tempo de espera. Tal decisão, no entendimento do SINDIPESA, tem um alto impacto financeiro sobre os custos do transporte, de forma que caberá aos empresários o papel de rever eventuais contratos já celebrados a fim de evitar prejuízos operacionais, tendo em vista o aumento do custo da mão de obra.

Outro importante acontecimento de 2023 foi a aproximação do SINDIPESA à Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias (ABCR) objetivando uma união de forças para melhorar o trânsito e a fluidez das cargas nas rodovias sem prejuízo para os usuários. A entidade, inclusive, apoiou institucionalmente o evento Rodovias do Futuro, promovido pela ABCR, Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e Agência de Transporte do Estado de São Paulo (ARTESP), que teve como objetivo construir pontes entre a tecnologia, o mercado, o setor público e os usuários das rodovias brasileiras.

Além disso, nos últimos anos, durante minha gestão, o SINDIPESA lançou o Canal de Denúncia para irregularidades no transporte pesado, tendo como foco a atuação do sindicato contra a concorrência desleal em favor da ética e do atendimento à regulamentação. Também foram criados grupos para promover iniciativas, troca de experiências e debates entre as associadas – Grupos Operacionais, de Manutenção e Recursos Humanos. Os workshops sobre segurança nas operações de içamentos destinados aos empresários, profissionais e estudantes do ramo também têm sido uma marca registrada do SINDIPESA.

Ainda neste ano, lançaremos cursos on-line para as empresas associadas sobre atendimento às Normas Regulamentadoras, que consistem em obrigações, direitos e deveres a serem cumpridos por empregadores e trabalhadores, além de cursos específicos de projetos técnicos de içamentos de cargas, operadores de guindastes, sinaleiros amarradores e outros profissionais da área de rigging.

O ano de 2023 tem sido bastante produtivo e de muito trabalho. Ainda há muito o que fazer, mas sabemos que estamos no caminho certo. Seguimos unidos para trazermos mais segurança nas rodovias, nas operações de içamentos e jurídica aos negócios.



Por conta dessa união das entidades, foi possível aprovar a Lei nº 14.599/23, trazendo novas regras de contratação de seguros de responsabilidade civil pelo transportador rodoviário de cargas, uma grande conquista para o setor de transporte como um todo.

Comunicação e imprensa na NTC&Logística:

QUATRO ANOS DE TRANSFORMAÇÃO E COMPROMISSO



Rodrigo Bernardino
*Comunicação e Imprensa
NTC&Logística*

Nos últimos quatro anos, testei e participei ativamente da transformação e do impacto positivo que a comunicação e a imprensa tiveram na NTC&Logística. Como parte desse processo, gostaria de compartilhar a importância fundamental desse trabalho para o desenvolvimento das empresas e entidades com alguns números impressionantes que refletem nosso compromisso.

A comunicação é de fundamental importância para qualquer organização de sucesso. Ela ultrapassa simplesmente compartilhar informações; é a maneira pela qual empresas e entidades se conectam com seu público, moldam suas percepções e solidificam sua presença no mercado. Nos últimos quatro anos, nossa dedicação à comunicação e à imprensa se intensificou, e os resultados são tangíveis.

Sob a liderança e apoio incansável do presidente Francisco Pelucio, realizamos uma série de atividades que nos aproximaram cada vez mais dos veículos de imprensa. A

conquista de mais de cinco mil citações em entrevistas, em matérias, em cadernos e em revistas especiais, bem como nossa participação em programas de TV e de rádio e em jornais em todas as regiões do país, é uma prova do nosso comprometimento em compartilhar informações valiosas com o público.

Destaco com orgulho nossas parcerias de grande importância com a mídia nacional, como a Reuters, uma das maiores agências de notícias do mundo. Essa colaboração foi crucial para proliferar informações sobre o CONET para o mercado, cumprindo nosso objetivo de fornecer informações sobre os custos de transporte e frete em até 24 horas para todas as capitais do Brasil.

Nossos laços estreitos com entidades parceiras, com sindicatos, com federações e com a confederação também desempenharam um papel fundamental em nossa jornada de comunicação. Essas parcerias possibilitaram a divulgação de mais conteúdo e espaço ampliado

Participamos ativamente de diversas reuniões e alinhamentos, contribuindo para o crescimento da comunicação não apenas da NTC&Logística, mas também de entidades e de empresas do setor. Acreditamos firmemente que a comunicação é uma ferramenta vital para disseminar nossa mensagem e fortalecer o setor como um todo.

nos canais e projetos editoriais, como o Anuário NTC&Logística.

Além disso, não deixamos de reforçar nossa posição e importância em diversos setores da economia. Com divulgações econômicas, políticas e específicas de setores como o agronegócio, indústria e comércio, pudemos demonstrar de maneira concreta nossa relevância para o desenvolvimento do país.

Durante a pandemia, impulsionamos ainda mais nossa comunicação por meio de lives, desenvolvendo dezenas de conteúdos direcionados para as necessidades do momento. Esses conteúdos técnicos não apenas mantiveram nossos membros informados, mas também alcançaram milhares de visualizações, o que reforça nossa responsabilidade em fornecer informações que fazem a diferença para o desenvolvimento sustentável das empresas.

Participamos ativamente de diversas reuniões e alinhamentos, contribuindo para o crescimento da comunicação não apenas da NTC&Logística, mas também de entidades e de empresas do setor. Acreditamos firmemente que a comunicação é uma ferramenta vital para disseminar nossa mensagem e fortalecer o setor como um todo.

Não poderia deixar de mencionar nossas redes sociais e o nosso tão querida e parceira NTC&Logística, que diariamente percorre milhares de e-mails levando em primeira mão notícias selecionadas para nossos parceiros. Nos últimos anos, aumentamos de forma constante o trabalho com matérias autorais, possibilitando maior acompanhamento da presidência, da diretoria, de técnicos, de assessores e de associadas.

A comunicação da entidade é de grande importância não apenas para o nosso desenvolvimento, mas também para ampliar a mensagem da relevância que o setor de transporte de cargas e logística representa para toda a sociedade. Por isso, expresso minha profunda gratidão ao presidente Francisco Pelucio por sua generosidade em conceder espaço para que essas inovações acontecessem, além de nossa diretoria, equipe de arte, TI, assessores da entidade, assistência de comunicação, parceiros das entidades e associadas. Sem vocês, nada disso seria possível.

Continuaremos avançando e evoluindo com a entidade, comprometidos em fazer a diferença e em fortalecer ainda mais nosso setor nos próximos anos.

O DESAJUSTE FISCAL E A INANIÇÃO do PIB brasileiro

No final de 2022, principalmente no período pré-eleitoral, havia muita desconfiança sobre o desempenho da economia brasileira e global neste ano de 2023, pois a dinâmica altista da taxa de inflação e seus efeitos colaterais sobre a atividade econômica indicavam elevado risco de recessão nas economias desenvolvidas e forte desaceleração no Brasil.

Aos poucos, o combate à alta taxa de inflação foi surtindo efeito, e o risco de recessão deu lugar ao chamado “pouso suave” nas economias centrais e a um processo de retomada da aceleração do Produto Interno Bruto (PIB) no Brasil com as estimativas de crescimento em 2023 passando de medíocres 0,9% no início do ano para atuais 3,0% revisados em setembro. Entretanto, a gestão das contas públicas ainda é foco de muita cautela e debate, pois não há mágica.

Historicamente, a política fiscal brasileira é o calcanhar de Aquiles do crescimento econômico nacional. Em 1987, por exemplo, o ex-presidente da Federação das Indústrias do Estado de São Paulo

(Fiesp), Mario Amato, declarou em alto e bom som que “ou o Brasil acaba com o déficit público, ou o déficit público acaba com o Brasil”.

Apesar da melhora das perspectivas de desempenho do PIB, as dúvidas sobre a sustentabilidade dos gastos públicos e sobre seus efeitos colaterais deletérios no cenário doméstico de longo prazo são temas recorrentes, inclusive com risco real de elevação da carga tributária, fim das desonerações fiscais em setores relevantes e estratégicos, além do risco de bitributação dos lucros e dividendos que pode desidratar um importante canal de financiamento do crescimento e desenvolvimento econômico: o mercado de capitais.

Na queda de braço entre realidade e expectativa, o governo ganhou, temporariamente, a queda de braço ao conseguir aprovar (com folga) o novo arcabouço fiscal, o texto base da reforma tributária na Câmara dos Deputados, além da aprovação do voto de qualidade do Conselho Administrativo de Recursos Fiscais (Carf). Segundo o governo, esses três fatores reforçam a possibilidade de o Brasil atingir o

equilíbrio fiscal já em 2024 (0% do PIB) e, portanto, de restabelecer a confiança dos agentes econômicos, ainda que de forma moderada.

Mesmo sem atingir o desejado equilíbrio fiscal de forma sustentável, o Brasil não foi à bancarrota, como ocorreu na década de 1980 com a declaração de moratória da dívida externa, nem tampouco prosperou como na década de 1970 (mais precisamente entre 1969 e 1973), quando viveu o chamado “Milagre Econômico Brasileiro”, momento em que o PIB nacional anotou no período taxa média de crescimento real de 11,4% ao ano.

O desajuste da política fiscal cobra um preço alto da sociedade brasileira ao promover grande desigualdade de renda, que, por sua vez, alimenta o círculo vicioso de baixo crescimento econômico.

Comparando o desempenho do PIB brasileiro nos últimos 43 anos (1980-2022) com outros grupos de países emergentes, infelizmente nossa taxa média anual registra medíocres 2,3% contra 7,0% em média registrados pelas economias emergentes da Ásia, de 2,5% anotados pelas economias emergentes da América Latina, além de 3,4% da média do crescimento global – e, pasmem, 2,3% apurados nas economias desenvolvidas.

Sabe-se que a gestão das contas públicas se divide entre custeio e investimento. O primeiro enfoca gastos realizados para manutenção das despesas operacionais e administrativas do governo, e o segundo tem foco nos gastos realizados com aquisição de máquinas e equipamentos e com execução de obras primárias de infraestrutura básica, como rodovias, hidrelétricas, portos e aeroportos. No Brasil, o gasto com custeio

representa aproximadamente 95% do orçamento federal, portanto restam apenas 5% para as despesas discricionárias, ou seja, realização de investimentos.

Como forma de tentar tirar os investimentos da situação de inanição e, relativamente, compensar os elevados gastos com custeio, o governo federal lançou no último mês de setembro o programa Novo PAC – Desenvolvimento e Sustentabilidade, que prevê gastos de R\$ 1,7 trilhão, sendo investimentos de R\$ 1,4 trilhão de 2023 a 2026 e de R\$ 300 bilhões após 2026.

O programa federal é segregado por diversos eixos e subeixos de investimento, sendo o transporte rodoviário parte integrante do eixo Transporte Eficiente e Sustentável, que enfoca o setor de logística (rodovias, ferrovias, hidrovias, portos e aeroportos), com investimento total estimado em R\$ 349,1 bilhões, sendo R\$ 220,9 bilhões de 2023 a 2026 e R\$ 128,2 bilhões após 2026. O subeixo Rodovias prevê investimento total de R\$ 185,8 bilhões, sendo R\$ 108,4 bilhões de 2023 a 2026 e R\$ 77,4 bilhões após de 2026, e as modalidades de investimentos serão restauração das rodovias, adequação, duplicação, construção, pontes e viadutos, concessões, dentre outras. No total, são 269 ações em todo território nacional.

O programa federal é segregado por diversos eixos e subeixos de investimento, sendo o transporte rodoviário parte integrante do eixo Transporte Eficiente e Sustentável, que enfoca o setor de logística (rodovias, ferrovias, hidrovias, portos e aeroportos), com investimento total estimado em R\$ 349,1 bilhões



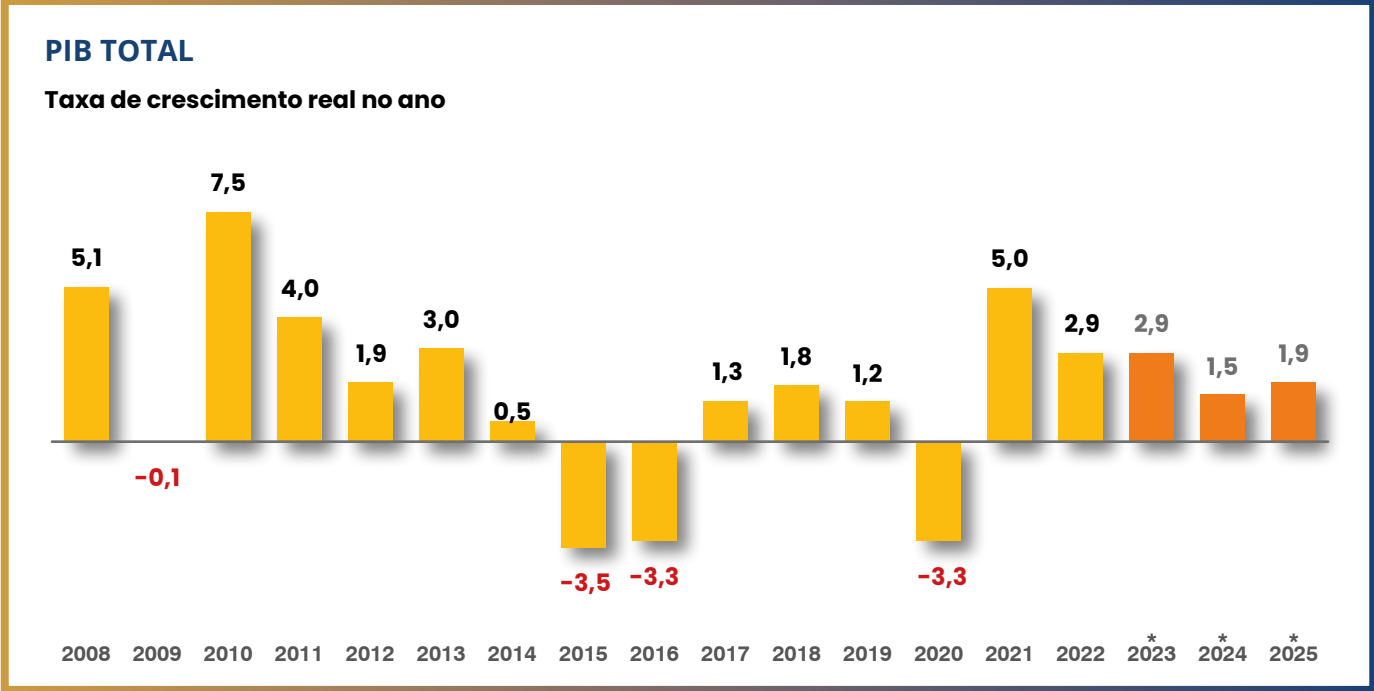
Alex Agostini
Economista-chefe da Austin Rating, coordenador da área de projetos e estudos especiais e responsável pela área de rating de entes públicos

Modalidades	Quantidade	Valor - R\$ Bilhões	Tipo
Manutenção	27 Unidades da Federação	27,3	Público
Restauração	8	3,8	Público
Adequação	23	7,7	Público
Duplicação	31	8,9	Público
Construção	49	13,0	Público
Pontes e Viadutos	18	3,0	Público
Estudos e Projetos – Obras públicas e concessões	99	2,5	Público
Investimentos das concessões existentes	24	50,8	Privado
Investimentos Previstos de Novas Concessões	16	62,0	Privado
Aporte para Concessões	Nacional	6,8	Público
TOTAIS	269	185,8	-

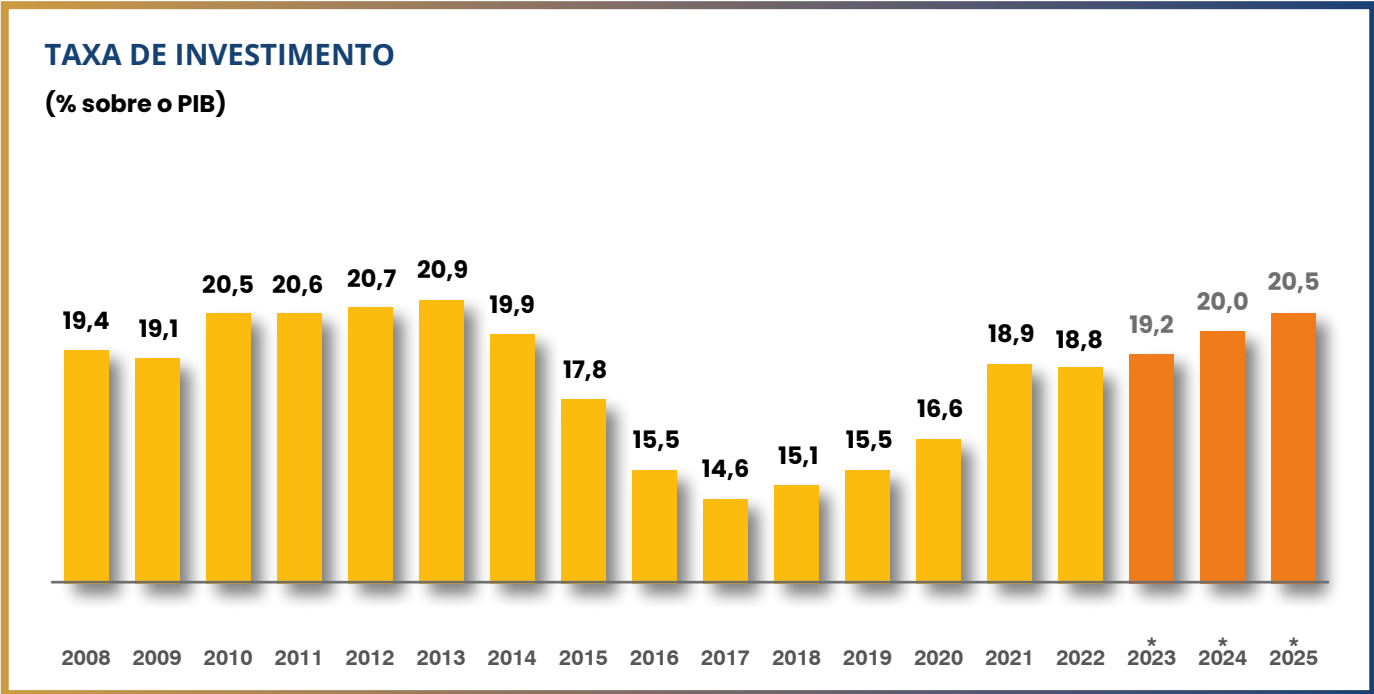
Fonte: Novo PAC (<https://www.gov.br/casacivil/novopac/transporte-eficiente-e-sustentavel/rodovias>)

Em tempo, reforço que não há fórmula mágica para equacionar os desajustes na economia brasileira por extensos períodos. A única alternativa para melhorar as condições macroeconômicas decorre do compromisso da gestão pública com planejamento e com execução de projetos de longo prazo (acima de 10 anos) com foco em elevar a competitividade das empresas nacionais. Passam nesse caso, por exemplo, i) pela autossuficiência na produção nacional de derivados de petróleo e pela ampliação da matriz de energia limpa, com foco principal na mitigação dos riscos de “apagão”; ii) pela modernização da matriz logística com foco na eficiência e redução de custos via integração de modais; iii) por programas recorrentes de formação profissional para setores estratégicos e reciclagem de profissionais em setores já competitivos; dentre outras medidas com foco na mudança estrutural do país.

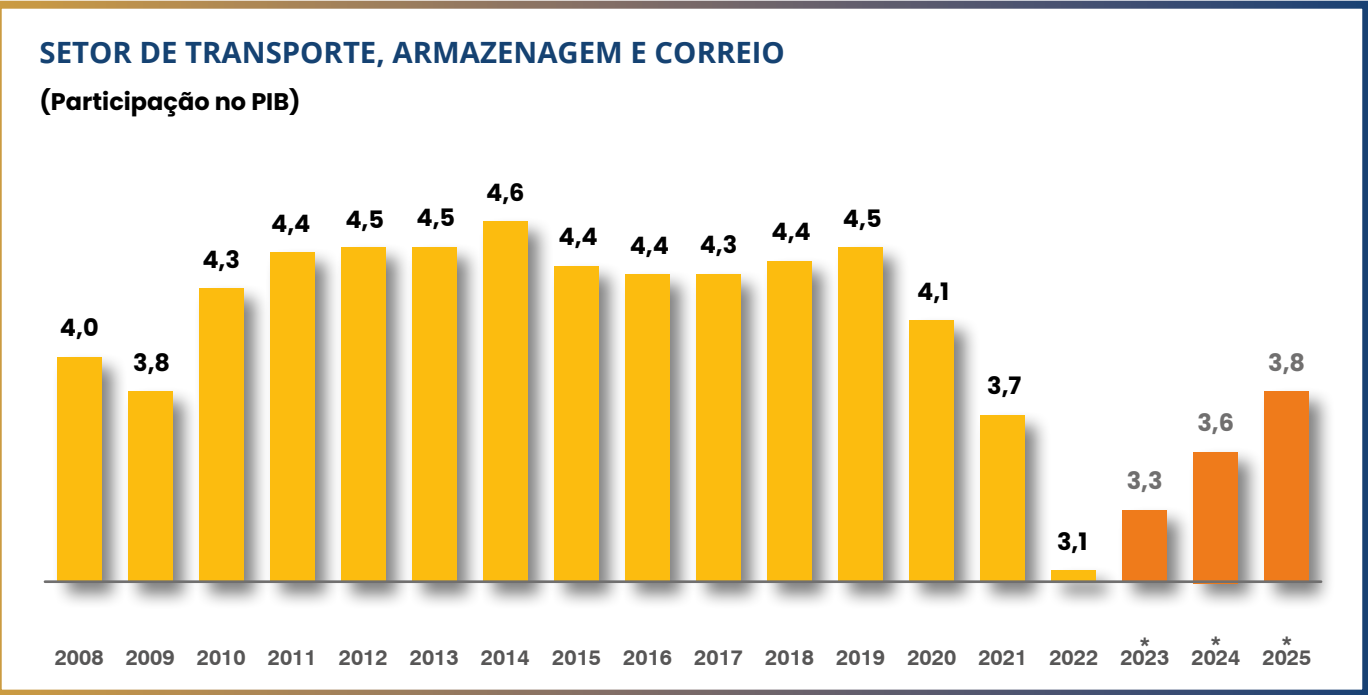
Por fim, reitero a necessidade das reformas estruturantes, como a tributária e administrativa, com efeitos diretos sobre a melhoria contínua do ambiente de negócios e sobre a competitividade das empresas locais de forma a estimular a engrenagem do crescimento sustentável e do desenvolvimento econômico em um mundo cada vez mais globalizado, bem como a perspectiva consistente de que tais ações do executivo federal possam proporcionar o equilíbrio fiscal de longo prazo e resgatar de forma consistente a confiança dos agentes econômicos.



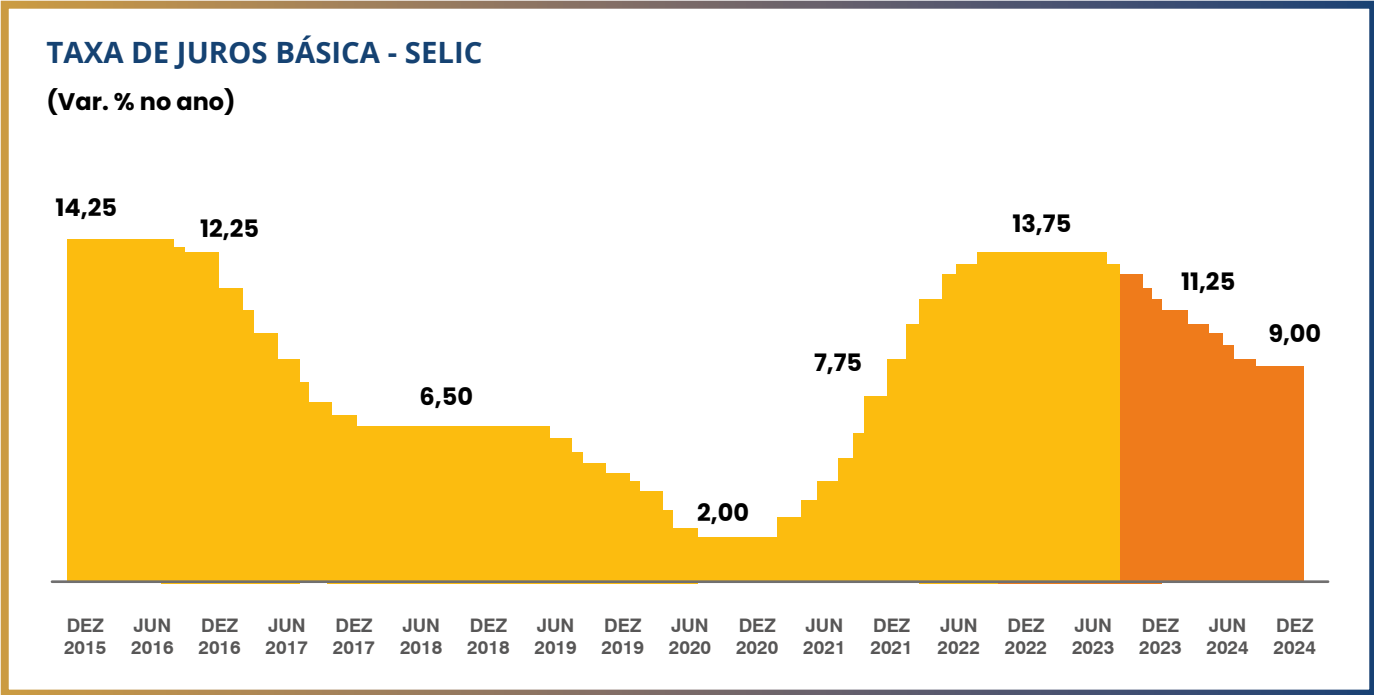
Fonte: IBGE / Elaboração: Austin / (*) Projeção: Focus-Bacen



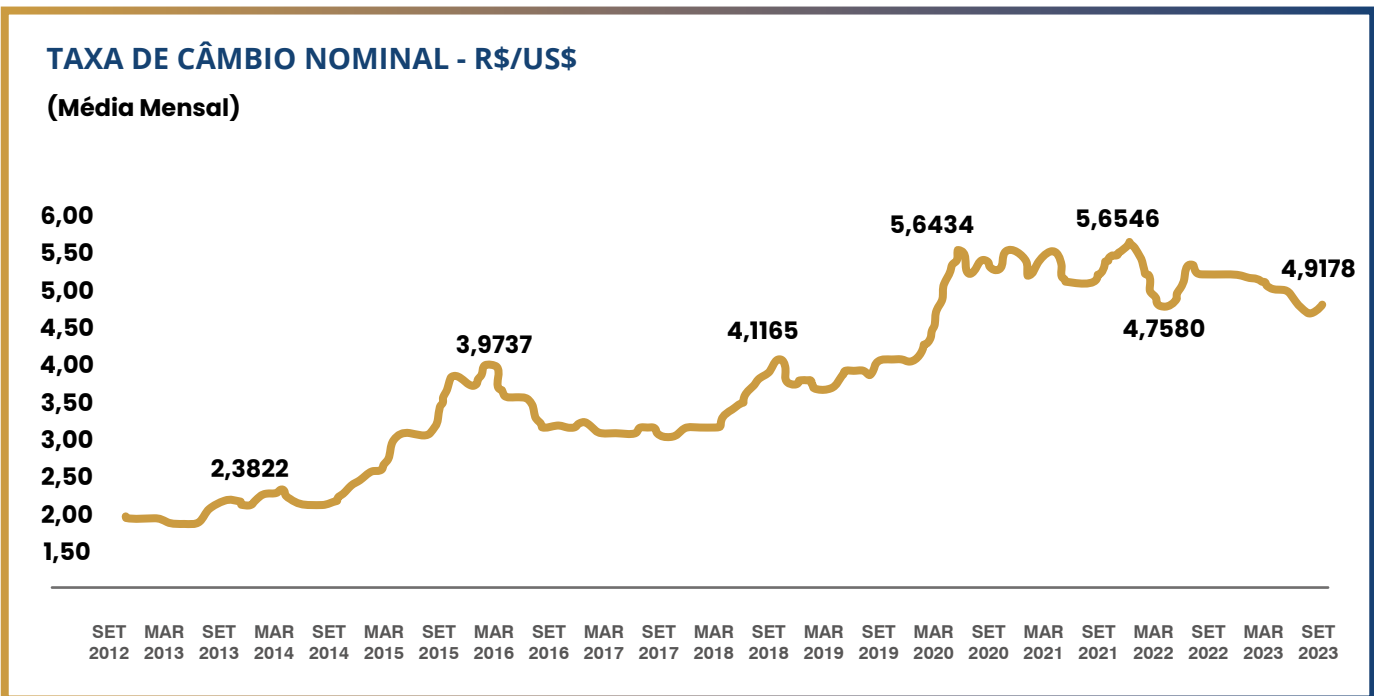
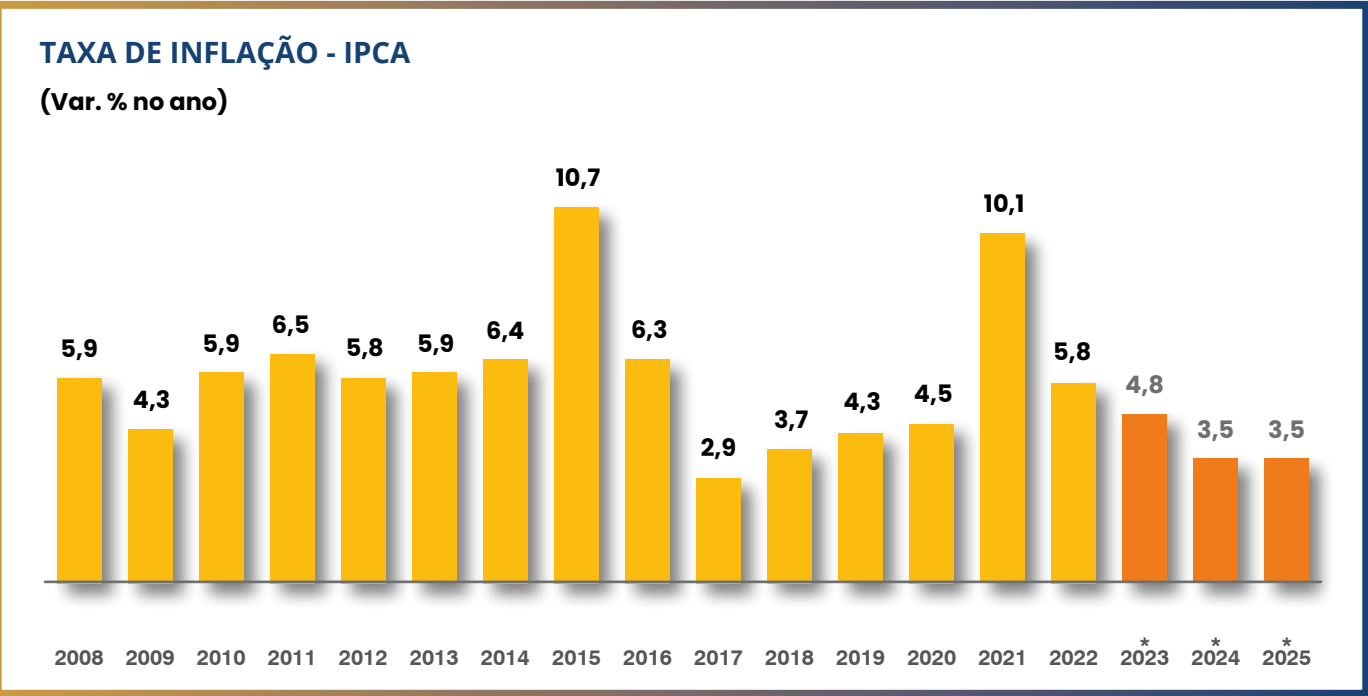
Fonte: IBGE / Elaboração: Austin / (*) Projeção: Austin

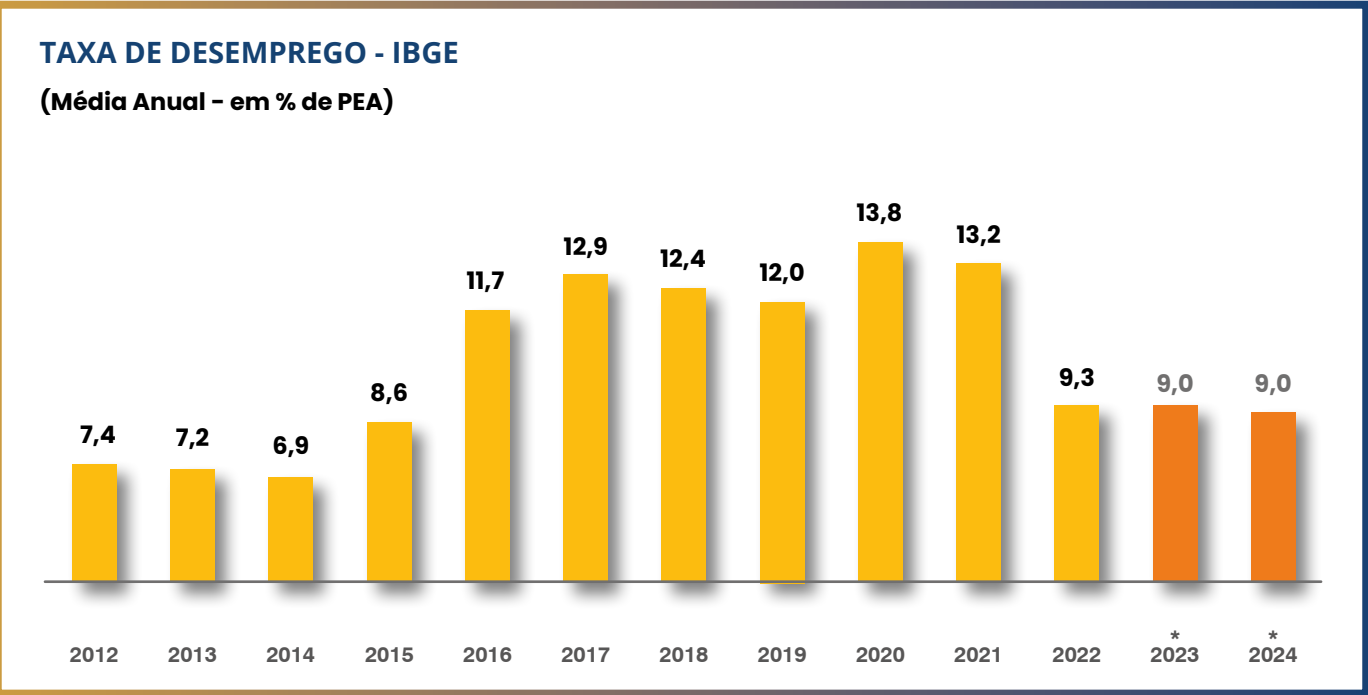


Fonte: IBGE / Elaboração: Austin / (*) Projeção: Austin

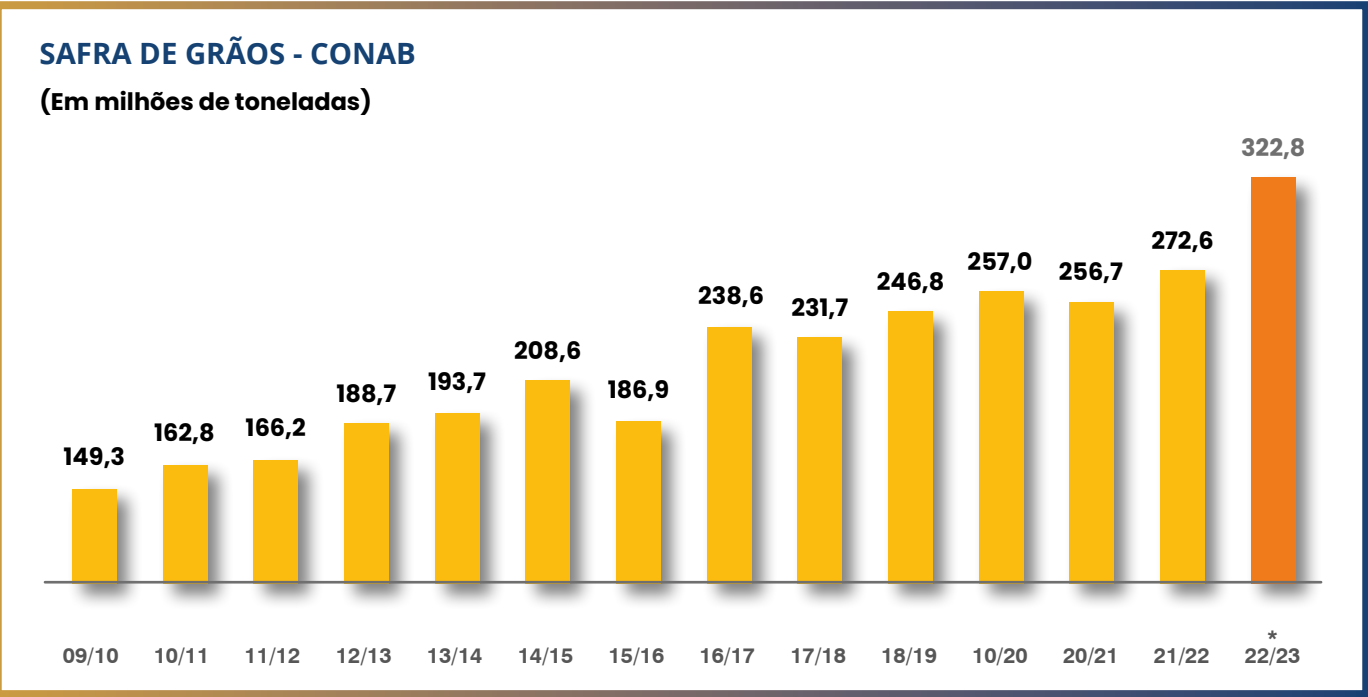


Fonte: IBGE / Elaboração: Austin / (*) Projeção: Austin





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



(*) Estimativa: Conab

IMPLEMENTOS RODOVIÁRIOS

Emplacamentos do Setor

Reboques e Semireboques (em unidades)

Família	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Jan-Ago/23	Jan-Ago/22	Var. % 23/22
Basculante	4.984	3.795	4.515	7.839	13.011	17.292	24.762	25.106	16.152	16.430	-1,7%
Graneleiro / Carga Seca	7.985	6.428	5.653	11.465	16.316	15.133	17.092	14.720	12.795	9.345	36,9%
Dolly	1.312	1.327	1.757	4.355	7.298	8.874	12.537	12.386	7.861	8.103	-3,0%
Tanque Carbono	2.725	2.124	2.542	4.502	5.731	4.529	5.278	4.522	3.994	3.190	25,2%
Baú Carga Geral	2.635	1.455	2.264	4.221	5.854	6.849	10.466	5.658	3.585	3.889	-7,8%
Baú Lonado	1.798	1.486	2.219	3.691	5.798	5.422	7.438	5.482	3.431	3.719	-7,7%
Transporte de toras	1.805	1.304	1.094	1.336	1.730	997	2.610	3.897	1.903	2.887	-34,1%
Carrega tudo	1.185	841	834	867	1.056	1.315	1.873	2.299	1.761	1.417	24,3%
Porta Contêiner	1.289	715	777	1.743	2.345	2.044	2.710	3.067	1.634	1.914	-14,6%
Canavieiro	1.178	1.550	1.107	1.638	1.351	1.488	1.565	1.713	1.616	1.574	2,7%
Especial	999	803	631	932	1.026	1.220	1.450	1.558	1.262	1.002	25,9%
Baú Frigorífico	921	640	837	1.575	1.617	1.463	1.781	2.007	1.139	1.408	-19,1%
Tanque Inox	615	571	546	385	265	546	485	302	437	175	149,7%
Silo	234	123	93	84	94	230	292	424	403	264	52,7%
Tanque Alumínio	5	25	59	40	2	1	0	2	0	2	-100,0%
Total	29.670	23.187	24.928	44.673	63.494	67.403	90.339	83.143	57.973	55.319	4,8%

Carrocerias sobre chassis (em unidades)

Família	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Jan-Ago/23	Jan-Ago/22	Var. % 23/22
Baú Alumínio / Frigorífico	22.800	16.660	15.594	20.585	24.354	24.042	30.392	25.570	15.674	17.068	-8,2%
Graneleiro / Carga Seca	18.885	12.075	10.999	13.430	15.691	13.100	17.774	16.096	8.852	11.219	-21,1%
Basculante	5.505	2.715	2.082	3.285	5.001	5.336	7.595	10.940	5.981	7.395	-19,1%
Tanque	2.923	1.678	1.684	2.002	2.893	3.136	4.247	5.539	3.206	3.727	-14,0%
Betoneira	559	296	171	172	568	890	1.645	1.590	711	1.044	-31,9%
Baú Lonado	431	201	161	284	355	278	332	357	266	214	24,3%
Outras / Diversas	7.545	5.184	4.872	5.762	8.606	7.681	10.350	11.509	6.135	7.738	-20,7%
Total	58.648	38.809	35.563	45.520	57.468	54.463	72.335	71.601	40.825	48.405	-15,7%

Reboques e Semireboques (participação no total, por ano)

Família	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023 (*)
Basculante	16,8%	16,4%	18,1%	17,5%	20,5%	25,7%	27,4%	30,2%	27,9%
Graneleiro / Carga Seca	26,9%	27,7%	22,7%	25,7%	25,7%	22,5%	18,9%	17,7%	22,1%
Dolly	4,4%	5,7%	7,0%	9,7%	11,5%	13,2%	13,9%	14,9%	13,6%
Tanque Carbono	9,2%	9,2%	10,2%	10,1%	9,0%	6,7%	5,8%	5,4%	6,9%
Baú Carga Geral	8,9%	6,3%	9,1%	9,4%	9,2%	10,2%	11,6%	6,8%	6,2%
Baú Lonado	6,1%	6,4%	8,9%	8,3%	9,1%	8,0%	8,2%	6,6%	5,9%
Transporte de toras	6,1%	5,6%	4,4%	3,0%	2,7%	1,5%	2,9%	4,7%	3,3%
Carrega tudo	4,0%	3,6%	3,3%	1,9%	1,7%	2,0%	2,1%	2,8%	3,0%
Porta Contêiner	4,3%	3,1%	3,1%	3,9%	3,7%	3,0%	3,0%	3,7%	2,8%
Canavieiro	4,0%	6,7%	4,4%	3,7%	2,1%	2,2%	1,7%	2,1%	2,8%
Especial	3,4%	3,5%	2,5%	2,1%	1,6%	1,8%	1,6%	1,9%	2,2%
Baú Frigorífico	3,1%	2,8%	3,4%	3,5%	2,5%	2,2%	2,0%	2,4%	2,0%
Tanque Inox	2,1%	2,5%	2,2%	0,9%	0,4%	0,8%	0,5%	0,4%	0,8%
Silo	0,8%	0,5%	0,4%	0,2%	0,1%	0,3%	0,3%	0,5%	0,7%
Tanque Alumínio	0,0%	0,1%	0,2%	0,1%	0,0%	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%

Carrocerias sobre chassis ((participação no total, por ano))

Família	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023 (*)
Baú Alumínio / Frigorífico	38,9%	42,9%	43,8%	45,2%	42,4%	44,1%	42,0%	35,7%	38,4%
Graneleiro / Carga Seca	32,2%	31,1%	30,9%	29,5%	27,3%	24,1%	24,6%	22,5%	21,7%
Basculante	9,4%	7,0%	5,9%	7,2%	8,7%	9,8%	10,5%	15,3%	14,7%
Tanque	5,0%	4,3%	4,7%	4,4%	5,0%	5,8%	5,9%	7,7%	7,9%
Betoneira	1,0%	0,8%	0,5%	0,4%	1,0%	1,6%	2,3%	2,2%	1,7%
Baú Lonado	0,7%	0,5%	0,5%	0,6%	0,6%	0,5%	0,5%	0,5%	0,7%
Outras / Diversas	12,9%	13,4%	13,7%	12,7%	15,0%	14,1%	14,3%	16,1%	15,0%
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/2023 / Fonte: ANFIR / Elaboração: Austin



Carlos Eduardo Bueno
Presidente do Sindicato das Empresas de Transporte de Cargas no Vale do Paraíba e Litoral Norte (Sindivapa)

FORTALECENDO O TRANSPORTE

de cargas no Vale do Paraíba: a parceria entre o Sindivapa e a NTC&Logística

Gostaria de parabenizar a NTC&Logística pelos 60 anos de atuação e de compartilhar com todos vocês a importância e os inúmeros benefícios que a parceria com eles trouxe para o Sindicato das Empresas de Transporte de Cargas no Vale do Paraíba e Litoral Norte (Sindivapa). Como presidente desta entidade de classe, é com grande satisfação que vejo como essa colaboração tem aprimorado significativamente nosso setor e a capacidade do sindicato em servir nossos associados.

Um dos principais pilares dessa parceria é a assessoria técnica prestada pelo engenheiro e docente Lauro Valdivia. Mensalmente, ele nos fornece dados essenciais e esclarece dúvidas que nossas empresas associadas frequentemente enfrentam no processo de aprimorar suas planilhas de cotações e concorrências de frete. Essas informações não apenas otimizam nossa administração, mas também elevam o padrão de qualidade e eficiência em todo o Vale do Paraíba. Além disso, os cursos presenciais e on-line oferecidos pela NTC ao longo do ano são inestimáveis oportunidades de aprendizado para nossos associados.

A eficiência da assessoria jurídica prestada pela dra. Gil Menezes também merece destaque. Ela tem desempenhado um papel vital na interpretação e na aplicação das complexas legislações do setor de transporte. Sua visão prática é crucial para atender às exigências regulatórias e, igualmente importante, para minimizar os riscos de autuações. Um exemplo notável é a bem-sucedida administração das autuações junto à Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). Graças ao apoio da dra. Gil, nossas empresas não apenas identificaram problemas, mas também implementaram soluções em suas operações logísticas, evitando futuros problemas legais.

Além disso, essa colaboração fortalece nossa representatividade perante órgãos reguladores e autoridades governamentais. Estarmos bem-informados e apoiados por

especialistas em questões técnicas e jurídicas nos permite defender melhor os interesses de nossos associados em negociações com o governo.

Ao longo dos anos, enfrentamos diversos desafios e pleitos em que a NTC desempenhou um papel fundamental, fornecendo assistência técnica e jurídica crucial. Um desses momentos notáveis envolveu uma autuação da ANTT no valor temido de R\$ 5.000,00. Foi necessária uma cooperação conjunta com várias entidades, e a associação se destacou na compilação de dados e de representação de nossos interesses junto à dra. Gil. Com inúmeras reuniões em Brasília, conseguimos a suspensão desse tipo de autuação a partir daquela data, alcançando uma grande vitória para nosso setor.

Por fim, os eventos promovidos pela associação têm sido fontes valiosas de conhecimento e de networking para nossos associados. Com esses eventos, temos acesso às últimas novidades e tendências do setor de transporte de cargas, preparando nossas empresas para lidar com a constante evolução do mercado.

À medida que olhamos para o futuro, o Sindivapa mantém uma visão otimista dessa colaboração com a associação. Pretendemos fortalecer ainda mais nosso trabalho conjunto, garantindo que nossos associados estejam sempre bem-informados, apoiados e representados. Acreditamos que essa parceria continuará sendo fundamental para o sucesso e para o crescimento do setor de transporte de cargas no Vale do Paraíba. A assessoria da NTC soma ao grupo de técnicos do Sindivapa para levar uma assessoria consultiva de excelente qualidade às empresas associadas.

A parceria entre as entidades de classe é um alicerce fundamental para o sucesso e para a representatividade do transporte rodoviário de cargas em nossa região. Juntos, estamos moldando um futuro mais sólido e promissor para nossos associados e para todo o setor de transporte de cargas no Vale do Paraíba.

FENATRAN



04^a 08
NOV | 2024
SÃO PAULO EXPO

Sua jornada



Faça parte da maior
COMUNIDADE
de transporte de cargas e
logística da América Latina.

Intralogística

Serviços

Implementos

LastMile

Fale com nossa equipe:
comercial.fenatran@rxglobal.com

[/fenatran_oficial](#) [in](#) [f](#) [/fenatran](#)

www.fenatran.com.br

Iniciativa:

Anfavea

NTC

Apoio Institucional:

Anfir

Organização:

RX

Corredores de transporte terrestre na América do Sul e seu impacto no

DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO

Os corredores de transporte terrestre desempenham um papel crucial no desenvolvimento econômico da América do Sul, conectando países, povos e mercados em toda a região. Neste artigo, exploraremos alguns dos principais fatores existentes e seus impactos no crescimento financeiro e analisaremos a importância de instituições privadas e governamentais investirem na infraestrutura para garantir o

funcionamento eficiente e seguro dessas rotas. O Corredor Andino, estendendo-se ao longo dos majestosos Andes, é um dos corredores terrestres mais importantes da América do Sul, conectando países como Bolívia, Chile, Equador e Peru. Essa rota cumpre um papel vital no comércio interno e internacional, além de facilitar a conexão entre o Oceano Pacífico e o restante da América do Sul, permitindo



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

É inevitável que o setor de transporte de cargas seja um dos mais importantes em todo o mundo, especialmente o modal rodoviário, representando cerca de 65% da movimentação de mercadorias em território nacional

o transporte de mercadorias com mais agilidade e impulsionando o crescimento econômico. Setores-chave como mineração, agricultura, manufatura e turismo são beneficiados por essa rota, gerando empregos e promovendo a competitividade regional.

Já o Corredor Bioceânico, que conecta o Brasil, a Bolívia, o Chile e o Paraguai, é uma linha estratégica em nosso continente, que encurta o caminho entre o Oceano Atlântico e Pacífico, aumentando a conectividade entre territórios internacionais e melhorando a economia no cenário global. Ele tem potencial de impulsionar os mercados, o turismo e a integração regional, além de promover o desenvolvimento de áreas remotas ao longo da rota.

A Rodovia Transamazônica, por outro lado, apesar de ser um projeto ainda em desenvolvimento, desempenha um papel importante no transporte de produtos agropecuários e minerais na região amazônica brasileira. Essa imponente rota conecta o Brasil, a Guiana Francesa, o Suriname e o Peru, abrindo novas possibilidades para o comércio regional e internacional.

Embora seja um caminho flexível para o transporte de mercadorias, a Transamazônica também possibilita o aumento do turismo e o acesso às áreas da Amazônia. Porém, é importante lembrar que precisamos equilibrar os benefícios econômicos com a preservação ambiental e garantir a sustentabilidade das atividades ao longo do percurso.

Podemos dizer que os principais corredores de transporte terrestre, especialmente os da

América do Sul, são fundamentais para o desenvolvimento não só produtivo mas também populacional. Essa conexão entre os países estimula o comércio e impulsiona setores estratégicos, gerando e melhorando a competitividade das economias locais.

É inevitável que o setor de transporte de cargas seja um dos mais importantes em todo o mundo, especialmente o modal rodoviário, representando cerca de 65% da movimentação de mercadorias em território nacional. No entanto, para que o potencial dessas rotas seja plenamente aproveitado, é necessário haver um maior relacionamento entre as instituições e que elas se comprometam de fato com o investimento contínuo em infraestrutura como um todo.

Como vice-presidente de assuntos internacionais da Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística (NTC&Logística), temos nos reunido com diversas lideranças governamentais e do setor de transporte, fomentando o relacionamento e entendendo as situações que movem esse modal tão crucial para a nossa economia.

Por fim, para que tudo isso seja realmente transformador, é importante haver uma mudança de postura populacional, integração de maior tecnologia, políticas de inclusão social e, claro, aprimoramento da segurança nas rotas e proteção ambiental ao longo desses corredores.

Dessa forma, poderemos promover um desenvolvimento econômico equitativo e sustentável na América do Sul, beneficiando todas as nações e reafirmando nosso compromisso com a integração regional.



LOGÍSTICA SEM PAPEL:

transformando o transporte rodoviário de cargas

A evolução tecnológica permeia todas as áreas da sociedade moderna, e o setor de logística não é exceção. O transporte rodoviário de cargas (TRC), parte essencial da cadeia de suprimentos, está passando por uma revolução digital nessa onda de inovações, e a Logística Sem Papel emergiu como um conceito revolucionário que promete otimizar as operações, reduzir custos e aumentar a eficiência. Este artigo explora o que significa a Logística Sem Papel no contexto do TRC e como ela está remodelando a indústria do transporte.

O QUE É A LOGÍSTICA SEM PAPEL E QUAIS OS SEUS BENEFÍCIOS PARA O TRC?

A Logística Sem Papel é um projeto que busca eliminar a dependência de processos manuais baseados em papel, substituindo-os por soluções digitais integradas. No contexto do transporte rodoviário de cargas, isso significa que as empresas estão abandonando os tradicionais formulários, documentos e registros físicos em favor de sistemas digitais, plataformas online e dispositivos móveis. Com essa abordagem, todas as etapas do processo logístico, desde a coleta

da carga até a entrega ao destinatário final, podem ser monitoradas, disponibilizadas, coordenadas e otimizadas em tempo real.

Com isso em vista, é importante apontar os principais benefícios trazidos por essa mudança:

1. **Eficiência operacional:** a substituição dos processos manuais por sistemas digitais eliminou a necessidade de preenchimento manual de documentos hoje utilizados pelas empresas ao emitirem os documentos relacionados à esfera fiscal da operação de transporte (Nota Fiscal Eletrônica, Conhecimento de Transporte Eletrônico e Manifesto Eletrônico de Documentos Fiscais), o que resulta na redução de erros e agiliza o fluxo de informações. Isso leva a uma operação mais suave e eficiente.
2. **Rastreabilidade:** por meio de dispositivos de rastreamento GPS e de sistemas de gerenciamento de frota, as empresas podem acompanhar a localização exata de seus veículos e cargas em tempo real. Isso possibilita um monitoramento preciso e a capacidade de responder rapidamente a quaisquer problemas que possam surgir, fazendo



Gil Menezes
Assessora Jurídica da
NTC&Logística

uso das informações existentes nos documentos digitais.

3. **Redução de custos:** a eliminação do uso de documentos físicos resulta em economia de recursos, particularmente com papel, impressão e armazenamento. Além disso, a eficiência aprimorada leva a uma utilização mais eficaz dos recursos da frota, reduzindo o consumo de combustível e o desgaste dos veículos.
4. **Sustentabilidade:** a Logística Sem Papel está alinhada com as práticas sustentáveis, uma vez que reduz o consumo de papel e contribui para a diminuição da pegada de carbono ao otimizar as rotas de transporte.
5. **Tomada de decisão:** com a disponibilidade de dados em tempo real, as empresas podem tomar decisões mais assertivas e estratégicas. Isso inclui a capacidade de fazer ajustes nas rotas de entrega para evitar atrasos e congestionamentos.
6. **Maior transparência:** toda a cadeia de suprimentos se beneficia da transparência em tempo real. Os clientes podem acompanhar o status de suas entregas, e os parceiros comerciais podem compartilhar informações relevantes de maneira mais rápida e eficiente.

O HISTÓRICO DA DOCUMENTAÇÃO ELETRÔNICA EXIGÍVEL NO TRC E A ATUAL SITUAÇÃO

Além da Nota Fiscal Eletrônica (NF-e), comum a todos os segmentos comerciais e de serviço, são documentos fiscais eletrônicos utilizados no transporte rodoviário de cargas no Brasil o Conhecimento de Transporte Eletrônico (CT-e) e o Manifesto Eletrônico de Documentos Fiscais (MDF-e). Eles foram criados para simplificar e agilizar os processos de emissão, de controle e de fiscalização de documentos fiscais relacionados ao transporte de cargas por estradas.

A emissão do CT-e teve início em 2007, com a publicação do Ajuste SINIEF 09/2007, que instituiu o CT-e como um documento fiscal eletrônico de existência exclusivamente digital. O CT-e substituiu o Conhecimento de Transporte Rodoviário de Cargas (modelo 8) em papel, trazendo benefícios como redução de custos de impressão, armazenamento e logística, além de maior segurança e agilidade nos processos de transporte de cargas.

O CT-e possui validade jurídica e é emitido pelo transportador ou pela empresa emissora de documentos fiscais autorizada pelo fisco. Ele contém informações como dados do remetente e destinatário,



detalhes sobre a carga, valores envolvidos no transporte, dentre outros. O documento é transmitido eletronicamente para a Secretaria da Fazenda (SEFAZ) e pode ser consultado on-line para verificação da sua autenticidade e regularidade.

O MDF-e, por sua vez, foi instituído em 2011 pelo Ajuste SINIEF 21/2010 e veio para complementar o CT-e. É um documento que tem por finalidade fazer o registro dos documentos fiscais eletrônicos emitidos, vinculados a uma operação de transporte, como o CT-e, a NF-e e outros. O MDF-e também auxilia na fiscalização e no controle de cargas em trânsito, garantindo a regularidade das operações.

O MDF-e é emitido pelo responsável pelo transporte, antes do início da viagem, e deve conter informações como os números dos CT-e e NF-e relacionados, dados dos veículos utilizados no transporte, informações sobre os motoristas, dentre outros. Assim como o CT-e, o MDF-e também é transmitido eletronicamente para a SEFAZ e pode ser consultado on-line.

Tanto o CT-e quanto o MDF-e fazem parte do projeto do Sistema Nacional de Informações Econômicas e Fiscais (SINIEF), que busca a integração das administrações tributárias de todo o país por meio da tecnologia da informação. Esses documentos eletrônicos simplificaram significativamente os processos logísticos e fiscais no segmento do transporte rodoviário de cargas, contribuindo para a redução de burocracia, de erros e de fraudes.

No entanto, por uma questão cultural, esses documentos ainda necessitam de documentos auxiliares, a saber: a NF-e tem o Documento Auxiliar da Nota Fiscal Eletrônica (DANF-e); o CT-e tem o Documento Auxiliar de Conhecimento de Transporte Eletrônico (DACT-e); e o MDF-e tem o Documento Auxiliar de Manifesto de Documentos

Fiscais Eletrônico (DAMDF-e). Vale ressaltar que o segmento de transporte de cargas saiu de um ambiente onde se emitiam, a depender da operação, o Conhecimento de Transporte Rodoviário de Cargas (modelo 8) em quatro ou cinco vias em formulários contínuos para uma era na qual a emissão passou a ser uma via em papel ofício A4.

Mais recentemente, o Encontro Nacional de Coordenadores e Administradores Tributários (ENCAT), que integra representantes das Secretarias de Fazenda, Finanças, Receitas ou Tributação dos Estados e do Distrito Federal, publicou a Nota Técnica (NT) 2019.001 dispondo as regras de validação dos eventos relacionados à comprovação e aos cancelamentos de entregas de mercadorias. Essa NT traz toda infraestrutura digital de comprovação eletrônica da entrega da mercadoria válida na instrução de processos administrativos, judiciais e financeiros. Isso torna possível eliminar, de forma efetiva, a obrigação de apresentação do “canhoto da nota fiscal” ao cliente em formato físico nos termos do Ajuste SINIEF nº 09/2007, Cláusula Décima Oitava-A, incisos XXI e XXII, § 5º.

Embora de utilização voluntária, a adesão a essa forma de comprovação trará diversos benefícios ao nosso segmento. Alguns deles são: a) garantia na comprovação da entrega; b) redução de armazenamento do canhoto físico; c) agilidade no compartilhamento de informações; d) redução do papel, que, ao final e ao cabo, é o objetivo do projeto dos documentos fiscais eletrônicos, resultando na tão almejada Logística Sem Papel.

Tivemos também a publicação de atos normativos que primam pelo fim da obrigatoriedade da impressão de documentos fiscais por meio dos Ajustes SINIEF nº 48, 49 e 50, todos em 14/12/2022. Por meio deles, o

Embora de utilização voluntária, a adesão a essa forma de comprovação trará diversos benefícios ao nosso segmento. Alguns deles são: a) garantia na comprovação da entrega; b) redução de armazenamento do canhoto físico; c) agilidade no compartilhamento de informações; d) redução do papel, que, ao final e ao cabo, é o objetivo do projeto dos documentos fiscais eletrônicos, resultando na tão almejada Logística Sem Papel.

CONFAZ desobriga as transportadoras de emitir em papel os documentos obrigatórios para o transporte de cargas, nomeadamente o DACT-e e o DAMDF, assim como o DACT-e OS, utilizado para transporte de valores, de bagagem turismo, que, a partir de 1º de janeiro de 2023, poderão ser apresentados em meio eletrônico.

A publicação desses ajustes aproximou o segmento do transporte de cargas do seu objetivo principal, que, desde o seu início, lá em 2007, busca a efetiva substituição da emissão de documentos em papel com validade jurídica.

CONCLUSÃO

Apesar dos muitos benefícios, a transição para a Logística Sem Papel no transporte rodoviário de cargas não está isenta de desafios.

No âmbito das empresas, questões de segurança de dados, treinamento das equipes para adotar novas tecnologias e a necessidade de integração eficaz de sistemas são apenas alguns exemplos. É importante entender que a adoção da Logística Sem Papel não implica apenas na substituição do papel por tecnologia, mas que o maior entrave está na necessidade de uma mudança cultural, principalmente do cliente final (destinatário da mercadoria) com uma mentalidade voltada à aceitação dos novos modelos de digitalização e de automação.

No tocante à área pública, os desafios a enfrentar são imensos. Somente para citar um, temos a burocracia da máquina pública com a não atualização

das regras fiscais estaduais, nos termos dos Ajustes SINIEF 48, 49 e 50/2022, que acaba por gerar insegurança jurídica para os contribuintes e para o ambiente de negócios, visto que muitas empresas operam em vários estados e precisam lidar com diferentes normas, o que aumenta a complexidade e o risco de erros fiscais.

A participação da sociedade civil organizada e do setor empresarial pode contribuir para a pressão por mudanças efetivas. A NTC&Logística, representando os interesses do segmento do TRC, enviou ofício às Secretarias de Fazenda das 27 UF pleiteando os devidos ajustes em suas legislações estaduais.

Até o encerramento deste artigo, tivemos as devolutivas apenas dos estados de Minas Gerais, Paraíba, Rio Grande do Sul e Rio Grande do Norte, pelas quais foram atendidas as adequações solicitadas. Já o estado de Tocantis respondeu negativamente ao nosso pleito, entendendo não ver necessidade em adequar sua legislação. Não obtivemos qualquer retorno dos demais estados. É importante frisar que a falta de conscientização sobre a importância da adequação às normas do CONFAZ pode causar impacto negativo na estabilidade e no desenvolvimento econômico do respectivo estado.

Embora existam desafios a serem superados, os benefícios substanciais da Logística Sem Papel justificam o esforço contínuo para abraçar essa transformação digital no setor logístico. A Logística Sem Papel tende a revolucionar o transporte rodoviário de cargas, tornando-o mais eficiente, transparente e sustentável. Com a eliminação de processos manuais baseados em papel e a adoção de soluções tecnológicas avançadas, as empresas poderão otimizar suas operações, reduzir custos e melhorar a experiência do cliente.

Podemos dizer que, com a publicação e vigência dos Ajustes SINIEF acima citados, o TRC começou o ano de 2023 com uma pequena vitória, mas com enorme ganho, cujos impactos na logística operacional das empresas, na sociedade e no meio ambiente serão sentidos ao longo dos próximos anos!

Cabe a nós, do segmento do TRC, iniciarmos uma campanha para que o uso dessa tecnologia não se perca pela simples falta de engajamento e de interesse de segmentos da sociedade que ainda se apegam ao mundo analógico e ao papel.

A Logística Sem Papel é um legado do transporte rodoviário de cargas para o Brasil!

Novo componente tarifário:

TAXA DE SEGUROS OBRIGATÓRIOS DO TRC

Por conta da Lei nº 14.599/2023, que altera a Lei nº 11.442/2007 no que tange à responsabilidade e às garantias a serem dadas pelo transportador rodoviário de carga que trabalha mediante remuneração, há agora um novo componente tarifário, a Taxa de Seguros Obrigatórios (TSO).

A responsabilidade civil do transportador por danos à carga começa com o recebimento da mercadoria a ser transportada e vai até a entrega ao destinatário. Além disso, é determinada pelo Conhecimento de Transporte Eletrônico (CT-e) emitido, que é o contrato de frete e que estabelece o serviço contratado, contendo origem e destino do serviço, sendo sua responsabilidade objetiva, ou seja, independente de culpa pelos eventuais danos incorridos.

A lei, em seu artigo 13, passou a exigir obrigatoriamente a contratação pelo transportador de três seguros:

- **I – Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário de Carga (RCTR-C)**, para cobertura de perdas ou danos causados à carga transportada em consequência de acidentes com o veículo transportador, decorrentes

de colisão, de abalroamento, de tombamento, de capotamento, de incêndio ou de explosão;

- **II – Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário por Desaparecimento de Carga (RC-DC)**, para cobertura de roubo, de furto simples ou qualificado, de apropriação indébita, de estelionato e de extorsão simples ou mediante sequestro sobrevivendo à carga durante o transporte; e
- **III – Responsabilidade Civil de Veículo (RC-V)**, para cobertura de danos corporais e materiais causados a terceiros pelo veículo automotor utilizado no transporte rodoviário de cargas.

É importante destacar que os seguros obrigatórios contidos nos parágrafos II e III não eram contemplados em nenhum componente tarifário do frete – o primeiro por ter sido até a publicação da lei contratado ou bancado pelo dono da carga transportada, e o segundo por até então não existir.

Destaca-se também que os custos envolvidos nesses componentes tarifários não se restringem ao valor da apólice. Deve-se considerar tudo que

envolve os riscos assumidos pelo transportador, inclusive as despesas administrativas, os impostos e a margem de lucro. Observe alguns deles:

FRETE VALOR

Seguro RCTR C

Indenizações não cobertas por seguro

Taxa de Seguro Obrigatório - TSO

Seguro RC DC

Seguro RC V Transferência

Seguro RC Distribuição

Seguro Empresarial/Infraestrutura

Seguro Ambiental

GRIS

Monitoramento (gerenciamento)

Consulta Cadastro

Rastreamento (equipamentos e afins)

Segurança patrimonial e vigilância das instalações

Custos da cadeia de GRIS

- Custos decorrente de roubos

Também não se deve esquecer dos custos indiretos envolvidos, ou seja, todos que decorrem destes riscos:

- Pagamento de franquias;
- Fretes não recebidos em decorrência de sinistros;
- Segurança eletrônica das instalações (CFTV);
- Cercas de perímetro;
- Barreiras físicas;
- Links de dados dedicados;
- Sistemas de alarme monitorados e pronta resposta;
- Despesas de regulação de sinistros em geral (atendimento na estrada);
- Veículos de transbordo;
- Suporte aos funcionários envolvidos;
- Tratamento das cargas sinistradas;
- Gestão dos documentos e pagamentos;
- Agravamento das taxas de seguros decorrentes da sinistralidade;
- Custo do capital empatado nos seguros, dentre outros.

Para o ressarcimento desses novos custos, a NTC criou um novo componente tarifário, que vem a se juntar ao frete peso, ao frete valor, ao gris e às generalidades

e que sugere a inclusão dele nas planilhas de custos do transporte rodoviário de cargas (TRC):

- Taxa de Seguro Obrigatório (TSO): este componente é representado por percentual sobre o valor da carga constante da nota fiscal e é variável de acordo com a distância percorrida. Destina-se a cobrir os custos com os seguros obrigatórios de Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário por Desaparecimento de Carga (RC-DC) e o de Responsabilidade Civil de Veículo (RC-V) (Lei nº 14.599/23, art. 13, incisos II e III), além de todos os custos envolvidos na administração deles, impostos, franquias e indenizações não cobertas pelos seguros.
- O valor de referência para o TSO está detalhado na Planilha Referencial NTC de Custo de Transporte para cargas fracionadas – os valores devem ser acrescidos de mark up e de margem específica de cada empresa.

O valor apurado nos estudos da NTC para aplicação imediata inicia em 0,15% sobre o valor da mercadoria transportada para curta distância e pode chegar até a 0,30% sobre o valor da mercadoria transportada para longa distância em função da maior exposição ao risco. O custo mínimo apurado para operar cada CT-e nas novas modalidades de seguros é de R\$ 4,90 quando o valor da carga transportada for baixo, especialmente no transporte de carga fracionada.

Faixas	Valor da TSO
até 250 km	0,15%
de 251 a 500 km	0,17%
de 501 a 1.000 km	0,20%
de 1.001 a 1.500 km	0,22%
de 1.501 a 2.000 km	0,24%
de 2.001 a 2.000 km	0,26%
de 2.601 a 3.000 km	0,28%
de 3.001 a 3.400 km	0,29%
acima de 3.400 km	0,30%

É fundamental que o transportador avalie se as coberturas estabelecidas em contratação de suas apólices para atender a nova lei são suficientes ou se outras adicionais devem ser contratadas para garantir ao dono da mercadoria o ressarcimento caso ocorra algum problema durante o seu transporte.

CENÁRIO POSITIVO FAVORECE AVANÇOS

do setor privado na logística



Antônio Silvio Juliani
Vice-presidente
extraordinário de
assuntos postais
da NTC&Logística, é
fundador da Flash
Courier, Moove+ e Jall
Card, empresas do
Grupo MOVE3, do qual
é conselheiro. Natural
de Santa Maria, no Rio
Grande do Sul, foi piloto
da Força Aérea Brasileira
e da aviação comercial e
começou a empreender
no segmento logístico
em 1994.

Impulsionadas pelas prováveis aprovações do marco fiscal e da reforma tributária, as perspectivas para a economia brasileira em 2023 são promissoras. Essas mudanças estruturais têm o potencial de gerar crescimento adicional do Produto Interno Bruto (PIB) superior a 12% em 15 anos, representando aumento significativo de cerca de R\$ 1,2 trilhão ao PIB de 2022. Essas reformas beneficiarão todos os setores da economia, promovendo um ambiente de negócios mais favorável e estimulando o crescimento sustentável.

É importante ressaltar os esforços bem-sucedidos das entidades ligadas aos transportes para assegurar que a proposta saída da Câmara contemplasse questões como a garantia constitucional de redução de 60% da alíquota para os serviços de transporte coletivo de passageiros rodoviário, ferroviário e hidroviário, de caráter urbano, semiurbano, metropolitano, intermunicipal e interestadual.

Em tal cenário, o setor privado tem papel de destaque no impulso da economia brasileira. No caso do Grupo MOVE3, que fechou 2022 com faturamento de R\$ 1,1 bilhão, foram feitos investimentos de R\$ 50 milhões na importação de um sorter da China com tecnologia de dois andares, inédita no país. A novidade permitirá triplicar a capacidade de processamento e consolida o grupo como um dos maiores da América Latina no segmento logístico. O equipamento, fabricado pela chinesa Damon, deve ser entregue em setembro deste ano e ocupará 5,2 mil m² do novo Campus Mangels, cujos 33 mil m² elevam a área total do Grupo MOVE3 para 50 mil m².

Esses aportes em tecnologia e em automação demonstram o compromisso do Grupo MOVE3 em atender às demandas de um mercado cada vez mais exigente. A capacidade ampliada de processamento, aliada à integração entre sistemas e à metodologia de trabalho, fortalecerá a posição da holding no setor de logística e no e-commerce, proporcionando um serviço mais eficiente e ágil aos clientes.



Nesse contexto de crescimento e de modernização do setor logístico, é fundamental destacar a importância da privatização dos Correios. A Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos (ECT) enfrenta desafios para manter a qualidade dos serviços prestados enquanto o setor privado investe em inovação e tecnologia para atender às expectativas dos consumidores. O Projeto de Lei (PL) 591/21, que propõe a privatização dos Correios, tem o objetivo de permitir que a iniciativa privada também possa explorar os serviços postais, gerando maior concorrência e qualidade para os consumidores.

A privatização dos Correios, aliada às aprovações do marco fiscal e da Reforma Tributária, fortalecerá a economia brasileira como um todo. A entrada de novos operadores no setor postal impulsiona a concorrência, resultando em serviços de maior qualidade e em prazos de entrega mais eficientes. Além disso, a privatização dos Correios abrirá espaço para o desenvolvimento do setor, gerando empregos e atraindo investimentos.

Em resumo, as perspectivas para a economia brasileira em 2023 são promissoras, impulsionadas pelas prováveis aprovações do marco fiscal e da reforma tributária. No âmbito privado, empresas como o Grupo MOVE3, com seus investimentos em tecnologia e em automação, demonstram o potencial de crescimento da logística nacional. Para avançarmos no ritmo exigido pelos clientes, a privatização dos Correios é uma medida essencial para garantir a modernização do setor postal brasileiro. Implementadas em conjunto, tais mudanças asseguram o desenvolvimento sustentável do país.

(...) o setor privado tem papel de destaque no impulso da economia brasileira. No caso do Grupo MOVE3, que fechou 2022 com faturamento de R\$ 1,1 bilhão, foram feitos investimentos de R\$ 50 milhões na importação de um sorter da China com tecnologia de dois andares, inédita no país. A novidade permitirá triplicar a capacidade de processamento e consolida o grupo como um dos maiores da América Latina no segmento logístico.

RESPONSABILIDADE SOCIAL

como foco no TRC

No desenvolvimento das atividades realizadas como vice-presidente extraordinário de responsabilidade social da NTC&Logística, despendi especial atenção à Rede de Bancos de Alimentos do Rio Grande do Sul, ajudando a organização na sua missão de combate à fome e à insegurança alimentar, levando mais alimento e esperança para milhares de famílias do Sul do Brasil.

O trabalho desenvolvido pelo Banco de Alimentos em parceria com a NTC&Logística contempla diversas campanhas de arrecadação de alimentos, como o Sábado Solidário, o Trote Solidário e o Natal do Bem, que contam com o apoio das transportadoras locais para levar os alimentos arrecadados pelos líderes voluntários até as instalações do Banco de Alimentos. Lá, os alimentos são avaliados, separados, colocados em kits e posteriormente enviados para centenas de entidades beneficentes.

Outra grande conquista desta gestão foi a criação do Grupo Logístico, formado por empresários do ramo e organizações ligadas à área,

que aprimora o gerenciamento logístico no dia a dia do Banco de Alimentos nas campanhas desenvolvidas e trazendo novas soluções, como a viabilização de um baú refrigerado doado por quatro empresas. O baú será utilizado para o transporte de produtos que necessitam de um controle maior de temperatura, garantindo que os alimentos congelados ou refrigerados sejam coletados e transportados com segurança da indústria doadora até a sede do Banco de Alimentos de Porto Alegre. Com isso, os alimentos perecíveis chegarão integralmente preservados aos beneficiários, garantindo assim a segurança alimentar, um dos pilares do trabalho do Banco de Alimentos.

O Banco de Alimentos de Santa Catarina, último banco de alimentos inaugurado pela Rede de Bancos de Alimentos e que contou com a representação e apoio da área de Responsabilidade Social da NTC&Logística, mostrou-se um grande aliado no combate à fome no Estado. A Sede do Banco de Alimentos está situada no Complexo FIESC/SESI, na cidade de São José, e a



João Pierotto Neto
Vice-presidente
extraordinário de
responsabilidade social
da NTC&Logística
Coordenador da
Comissão Logística do
Banco de Alimentos



organização atende inicialmente a Região Metropolitana de Florianópolis.

O primeiro Banco de Alimentos foi criado no ano 2000 em Porto Alegre. Posteriormente, esta metodologia foi disseminada pela Rede de Bancos de Alimentos para o Sul do Brasil, criando outros 24 bancos associados, uma verdadeira rede de combate à fome. Somente durante a pandemia, foram mais de 14 milhões de quilos de alimentos doados, além de 2,5 milhões de itens de materiais de higiene e limpeza. Já no ano de 2023, o Rio Grande do Sul passou por diversas intempéries climáticas, incluindo ciclones que assolaram o estado, deixando inúmeras vítimas. Neste momento tão difícil, a NTC&Logística e os bancos de alimentos também estiveram presentes, ajudando as pessoas mais necessitadas com a doação de alimentos e de muitos outros itens.

Para o Banco de Alimentos, a logística é de extrema importância e contribui para o sucesso e o impacto positivo dessa importante organização. Por meio de sua área de responsabilidade social, a NTC&Logística está ajudando a combater a fome e a desigualdade social no país. Seguimos com esse objetivo, ajudando aqueles que mais precisam.

Aos interessados em criar um banco de alimentos em sua cidade, ficamos à disposição para todas as orientações pelos telefones: (51) 30268020 e (51) 999812446.

Para o Banco de Alimentos, a logística é de extrema importância e contribui para o sucesso e o impacto positivo dessa importante organização. Por meio de sua área de responsabilidade social, a NTC&Logística está ajudando a combater a fome e a desigualdade social no país. Seguimos com esse objetivo, ajudando aqueles que mais precisam.

O RECEPTADOR DE CARGA ROUBADA

está numa situação muito cômoda



Roberto Mira
Vice-presidente da
NTC&Logística

Meu envolvimento com o assunto de roubo de cargas começou em 1997, quando assumi a Coordenação da Assessoria de Segurança e do Grupo de Trabalho de Combate ao Roubo de Cargas (GTCRC), que na época existia no SETCESP. Nesse mesmo período também assumi a Coordenação da Comissão Nacional de Combate ao Roubo de Carga da NTC&Logística.

Desde então tenho acompanhado de perto os números que envolvem esse crime. Os dados mais recentes são estes de 2022, quando fechamos com um total de 13.089 ocorrências de roubo de cargas conforme divulgado pela NTC&Logística.

Se compararmos com 2017, quando houve o maior número de ocorrência nos últimos 10 anos, é uma redução de quase 50% embora essa mesma comparação entre 2017 e 2022, em termos de valores subtraídos, se revele bem menor, uma diferença de R\$370 mil reais.

Isso demonstra que os bandidos se especializaram nesse crime e estão escolhendo suas vítimas a dedo. O crime está tão organizado a ponto de eles saberem o que cada empresa transporta, e claramente estão de olho nas empresas que carregam cargas de alto valor agregado.

O ladrão de carga tem roubado por encomenda. Na outra ponta, ele encontra o receptador da carga roubada, que de fato está numa situação muito cômoda. Já temos medidas lá no Congresso para aumentar o apenamento dos infratores, mas que, infelizmente, não andam.

Só quem tem a tecnologia do rastreador da carga – sem ser a do caminhão – consegue provar que o produto receptado é fruto de roubo. Essa tecnologia é basicamente um chip que chamamos de “isca” e que colocamos junto com a mercadoria do cliente dentro das caixas na hora do carregamento. Então, se localizarmos a carga dentro de um estabelecimento suspeito, há como provar que ele é fruto de roubo.

São Paulo e o Rio de Janeiro são responsáveis por 85% das ocorrências desse tipo de crime no Brasil. E obviamente se rouba mais aqui porque também é o eixo econômico do país, a região onde se vende facilmente as mercadorias roubadas.

O mais grave de tudo isso é que alguns estados não estão mais dando continuidade ao Procarga, o Programa de Prevenção e Redução de

Furtos, Roubos, Apropriação Indébita e Receptação de Carga. Criado há alguns anos, engloba um grupo de representantes dos organismos policiais, judiciais e do setor privado.

Aqui em São Paulo eram um total de nove instituições, que incluíam Polícia Militar, Polícia Rodoviária Estadual, Polícia Rodoviária Federal, Polícia Federal e Ministério Público, dentre outros órgãos. No começo, nós, transportadores, participávamos ativamente com as forças de segurança nestas reuniões do programa.

Precisamos que o Procarga volte a funcionar como já funcionou anos atrás. Aliás, temos dado bastante ênfase à desatenção das Secretarias de Segurança dos estados em relação ao Procarga.

As entidades do setor já estão verificando o que pode ser melhorado junto às forças de segurança para combater o crime de roubo de cargas. Eu mesmo sempre cobro as autoridades.

Agora, aconselho também que todo empresário dê a devida atenção a este assunto, e mais uma vez aviso que fale com seus parlamentares para tirar das gavetas lá do Congresso as ações que nós temos para a punição do receptador de carga roubada.

Outra coisa é a questão do saque. Também há

projetos de lei como o PL 3143/23, que pretende penalizar com mais rigor a pessoa que comete esses crimes, incluindo a pena de reclusão de três a oito anos se o roubo for proveniente de cargas de veículos acidentados em rodovias.

Deixo as minhas recomendações para que as empresas que trabalham com carga de alto valor agregado tomem cuidados, como ter o caminhão rigorosamente rastreado com câmeras e iscas de segurança. Os empresários têm que se prevenir com dispositivos de segurança, ajudando no combate ao crime. Escolta armada também funciona.

Se nós, transportadores, decidimos oferecer ao mercado esta atividade de transporte, temos que prestar um bom serviço. O bom serviço de transporte passa pela segurança dos produtos dos nossos clientes.

Nosso trabalho não é só colocar o caminhão na estrada; ele só acaba na entrega final, quando a carga é recebida perfeita, sem faltar nada, sem roubo algum e sem que qualquer coisa esteja quebrada.

Penso que assim vamos caminhar positivamente, e tenho esperança de que vamos baixar mais esses índices.



Grupo Mirassol: 84 anos

ACOMPANHANDO A EVOLUÇÃO

do setor de logística



**Celso Rodrigues
Salgueiro Filho**
CEO do Grupo Mirassol

Com mais de oito décadas de história, o Grupo Mirassol é hoje um operador logístico completo, referência em gestão logística integrada, formado por seis empresas: Expresso Mirassol, Mirassol Logística, ILC, Alulo, CDRS e M3. Além de nossa matriz em Guarulhos, temos 17 unidades em dez estados brasileiros, e nossos centros logísticos totalizam quase 100 mil m² de espaço de armazenagem. Atentos à evolução do setor de logística, temos apresentado crescimento anual constante de dois dígitos nos últimos anos e investimos em tecnologia, em gestão e em governança para estarmos entre os líderes da logística brasileira.

Temos um foco especial para o tema da sustentabilidade, que já nos acompanha há mais de 10 anos, mas está sendo cada vez mais reforçado em todas as áreas e operações do Grupo. Toda a emissão de CO2 da Mirassol é neutralizada atualmente, e estamos investindo na eletrificação de nossa frota de caminhões. Também temos historicamente o compromisso de contribuir com as entidades de classe do setor de transporte, em especial a NTC&Logística e o Setcesp, sempre com intuito de somar na construção de um segmento ainda mais forte.

Essa história começa em 1939, com meu avô, José Rodrigues Salgueiro, iniciando o serviço de transporte de passageiros com as famosas jardineiras, ligando cidades do noroeste paulista. Na década de 1940, ele fez a transição para o transporte de cargas fracionadas. Era o início da Expresso Mirassol. Em 1962, meu pai veio a São Paulo para cuidar da filial. Naquela época, já atuávamos no transporte para indústrias de cimento, siderurgia e para grandes obras e entramos no ramo graneleiro (granéis sólidos). Em 1977, aos 14 anos, comecei a trabalhar na

empresa e passei por vários departamentos até me fixar na área comercial. Em 1980, montamos uma associação de transportes de granéis e sólidos na NTC (CTGRANS), com meu pai como coordenador. Seguindo o exemplo e o legado dele, iniciei uma forte participação nessa associação.

Em 1988, tivemos o que eu considero o marco mais importante da nossa história: a entrada no ramo automobilístico. As montadoras introduziram os conceitos mais atuais que existem na logística mundial, e nesse segmento temos que realizar o transporte no tempo controlado e obter informação sobre a operação em tempo real. Ganhamos um grande know-how, fomos nos aprimorando na importância da informação no processo logístico e fizemos uma grande transformação tecnológica na empresa. Ainda na década de 1990, introduzimos sistemas computadorizados de gestão e desde então estamos constantemente nos atualizando, sempre com foco na satisfação dos clientes.

Em 1999, inauguramos nossa sede em Guarulhos, com instalações modernas, e entre 2000 e 2010 nos firmamos ainda mais na indústria automobilística enquanto expandíamos nossa atuação em outros segmentos. Em 2006, iniciamos a operação de transporte de produtos químicos, setor que exige conhecimento específico. Em 2011, fechamos contrato com uma das maiores fabricantes mundiais de tratores,

Temos um foco especial para o tema da sustentabilidade, que já nos acompanha há mais de 10 anos, mas está sendo cada vez mais reforçado em todas as áreas e operações do Grupo. Toda a emissão de CO2 da Mirassol é neutralizada atualmente, e estamos investindo na eletrificação de nossa frota de caminhões.



hoje um dos nossos principais clientes, para transporte e armazenamento de cargas pesadas. Em 2013, cientes do desafio de sermos uma empresa familiar em crescimento, introduzimos a governança corporativa. A essa altura, já não éramos apenas uma empresa de transporte, mas um operador logístico integrado, e em 2014 criamos o Grupo Mirassol, união da Expresso Mirassol, especializada em transporte, e a Mirassol Logística, focada na armazenagem e gestão logística, hoje atendendo as seis empresas do grupo.

A partir de 2016, reforçamos os processos de aquisição e de análise de informações, o que nos levou a criar a Integrator Logistics Company (ILC), com a qual introduzimos no grupo o conceito 4PL, o mais atual quando falamos em logística integrada, que representa a gestão de supply chain. No final de 2020, adquirimos a M3, especializada no segmento de químicos, e em 2022 criamos o Núcleo de Inteligência e Resultados (NIR), cujo principal objetivo é a integração de processos, de pessoas e de tecnologia em

busca de melhores resultados para o grupo e para nossos clientes. Seguimos investindo com prioridade no fortalecimento dos processos de governança e gestão para acompanhar o crescimento do Grupo Mirassol.

Gosto de pensar que o crescimento do Grupo Mirassol acompanha a evolução do setor de transportes e da logística no Brasil. Desde o início, estamos atentos às transformações do mercado e investindo em tecnologia e gestão, sempre guiados por nossos princípios, missão, visão e valores. Hoje, a logística brasileira vive um verdadeiro auge, sendo um dos setores que mais geram empregos, e tem um papel crucial na transição para uma economia de baixo carbono. Entidades como a NTC&Logística têm sido fundamentais para o desenvolvimento do setor e, na comemoração desses 60 anos da associação, o Grupo Mirassol, na condição de parceiro, parabeniza a Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística pelo belo trabalho que realiza em prol desse setor fundamental para o desenvolvimento econômico do nosso país.



REPRESENTATIVIDADE EM TODO TERRITÓRIO NACIONAL

UMA SÓ VOZ, PELA MORALIZAÇÃO,
EFICIÊNCIA, COMPETITIVIDADE E
LUCRATIVIDADE DO SETOR



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



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



ACOMPANHE
NOSSAS MÍDIAS



A JWM Transportes: uma trajetória de

CRESCIMENTO E SUSTENTABILIDADE

no setor de transporte rodoviário de cargas

É com grande orgulho e satisfação que aceitamos o convite da Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística (NTC&Logística) para participar deste anuário comemorativo dos 60 anos de tão importante entidade. Na qualidade de presidente da JWM Transportes, me sinto honrado em ter a oportunidade de partilhar um pouco da nossa história, dos nossos valores e de como temos buscado desenvolver práticas sustentáveis no segmento de transporte rodoviário de cargas.

A JWM atua neste mercado há mais de 27 anos, desenvolvendo parcerias duradouras, conquistando e mantendo a confiança de nossos clientes e buscando, todos os dias, implementar e desenvolver boas práticas que fortaleçam e suportem nossas operações de forma saudável, sustentável e que contribuam para o crescimento de nossos clientes, de nosso setor de atuação e de toda a sociedade.

Temos em nossa empresa uma consciência clara da importância de adotar práticas de ESG (ambientais, sociais e de governança) para a saúde de nosso negócio e para o bem-estar de nossos colaboradores,

clientes e da comunidade em que operamos. Nesta linha, a JWM possui e tem criado cada vez mais programas e ações de sustentabilidade, como o ponto de coleta de óleo usado nas dependências de nossa empresa, cujo descarte é realizado de maneira ambientalmente correta por empresa especializada. Além disso, temos nosso programa de plantio de mudas de árvores em área de manejo e recuperação ambiental, o gerenciamento dos resíduos gerados por nossa operação, nossos indicadores de controle de qualidade e meio ambiente, bem como os treinamentos e programas preventivos que realizamos com nossos colaboradores e parceiros e o seguro ambiental contratado pela JWM com o intuito de minimizar possíveis impactos ambientais em caso de acidentes, entre outras ações.

No âmbito social, temos trabalhado em parceria com a Childhood Brasil com o Programa Na Mão Certa, que visa combater a exploração sexual de crianças e de adolescentes nas rodovias. Ainda, a JWM oferece ferramentas que promovem a igualdade e o bem-estar de seus

José Eduardo Marinelli
*Diretor-Presidente da
JWM Transportes &
Soluções Logísticas Ltda.*

colaboradores, disponibilizando cursos de capacitação, treinamentos e uma política de desenvolvimento profissional, fornecendo oportunidades iguais a todos e incentivando o crescimento. Além desses, honramos nosso compromisso com o cumprimento de leis que tratam das condições de trabalho e com os acordos firmados com os sindicatos, tendo a garantia de livre associação e o diálogo e salários adequados com base em avaliações do mercado local.

Onde está presente, a JWM mantém relações de apoio e de respeito à sua vizinhança, seja mediante o zelo e o cuidado na prestação de serviços, à prevenção ao desperdício de recursos naturais ou à promoção de campanhas de preservação para conscientização. Nosso pessoal é estimulado para que também, fora do período da jornada de trabalho, se envolva em ações comunitárias, exercendo a cidadania. Temos cada vez mais dado foco na implementação de boas práticas e de procedimentos de gestão para a realização de uma boa governança de nossa empresa.

O reconhecimento de nossos esforços estratégicos para uma boa gestão ESG vem sendo reafirmado pelos nossos parceiros e clientes e pelos certificados e prêmios que recebemos ao longo dos anos. Alguns exemplos são o Prêmio TranspoData, que reconhece a JWM como uma empresa alinhada à pauta ESG; o Selo Verde, concedido pelo Jornal do Meio Ambiente do Estado de São Paulo; além dos selos de qualidade com os quais já somos certificados, incluindo ISO 9001, ISO 14001 e SASSMAQ. Por fim, as certificações ISO 45001 e Operador Econômico Autorizado (OEA) já estão a todo vapor.



Reconhecemos que ainda temos um longo caminho a percorrer, mas estamos confiantes de que, com a ajuda de parceiros como a NTC&Logística, podemos continuar a promover a sustentabilidade e a excelência no setor de transporte rodoviário de cargas no Brasil.

A constante busca por melhorias na sustentabilidade de nossas operações é um aspecto fundamental de nosso compromisso com o crescimento e com desenvolvimento do setor que está alinhado à pauta ESG, sendo uma questão estratégica e importante em nossas decisões e em nossos processos. Em linha com este objetivo, estabelecemos parcerias estratégicas com fornecedores e clientes, criando um modelo de negócios sustentável, o que resultou em uma expressiva pulverização dos nichos de atendimento. Entre os setores que atendemos, gostaria de destacar o de aviação, que tem experimentado um crescimento significativo em virtude de nosso atendimento personalizado por meio de uma operação dedicada sustentada pelas melhores práticas do mercado e pela tecnologia aplicada a ela. Incluímos aqui nossa torre de controle com equipamentos tecnológico e pessoal especializado e dedicado a acompanhar, a monitorar e a atuar nessa operação de forma eficaz e ininterrupta.

No que diz respeito à nossa frota, além de buscarmos sempre garantir que temos veículos modernos e de qualidade, prontos para atender às necessidades de nossos clientes, temos feito esforços significativos para aumentar sua diversidade e eficiência. Atualmente, estamos em processo de negociação e de finalização para a incorporação de caminhões elétricos à nossa frota, o que representará não apenas um grande avanço em termos de redução de nossas emissões de carbono, mas também uma significativa economia de custos operacionais.

Além disso, temos investido fortemente em tecnologia para melhorar a segurança e o desempenho de nossas operações. Dessa forma, como já mencionado neste artigo, temos nossa torre de controle para monitoramento e acompanhamento 24 horas de nossas operações, as quais podem também ser acompanhadas e geridas a qualquer momento pelo aplicativo móvel. Isso tudo é possível também porque nossa frota é equipada com rastreadores de ótima tecnologia, com sensores e atuadores, que são periodicamente inspecionados e testados, atendendo às exigências das

seguradoras e gerenciadoras de risco. Nossos veículos são monitorados desde a saída até o seu retorno ao pátio da JWM, estando vazios ou carregados, além de estarem equipados com câmeras de segurança tanto externas, que gravam vídeo e áudio 24 horas por dia e sete dias por semana, quanto internas, que gravam vídeo e áudio somente quando o veículo está com a ignição ligada. Além disso, possuímos alertas de distração que garantem a segurança na estrada do veículo, do motorista e dos demais ao seu redor e fornecem condução eficiente, gestão em alta performance e a redução de custos da operação. Além disso, a JWM adquiriu o sistema ERP SAP, que será implementado em breve, permitindo que gerenciemos nossas operações de maneira mais eficiente e segura, o que se traduzirá em um melhor serviço para nossos clientes e um ambiente de trabalho mais seguro para nossos colaboradores.

Em suma, acreditamos que o compromisso com as práticas ESG, a diversificação da frota, o investimento em novas tecnologias e as parcerias estratégicas são os pilares do sucesso da JWM, pois acreditamos serem a tendência do mercado que sustentará e garantirá o crescimento e o desenvolvimento das empresas do setor de transporte rodoviário de cargas. Acreditamos que tais ações contribuem para suprir e solucionar alguns dos principais desafios do setor, como a falta de capacitação de mão de obra, a ineficiência logística, os altos custos operacionais, a falta de segurança nas estradas, a sustentabilidade e questões ambientais, dentre outros.

Reconhecemos que ainda temos um longo caminho a percorrer, mas estamos confiantes de que, com a ajuda de parceiros como a NTC&Logística, podemos continuar a promover a sustentabilidade e a excelência no setor de transporte rodoviário de cargas no Brasil.

Esperamos que a nossa experiência e o nosso compromisso com a pauta ESG e com a sustentabilidade possam servir como inspiração para outras empresas do setor. Afinal, acreditamos que todos nós temos um papel a desempenhar na construção de um futuro mais sustentável.

GRUPO TORA

e NTC&Logística

O transporte rodoviário de cargas desempenha um papel fundamental e estratégico na economia brasileira, conectando pessoas e negócios, movimentando mercadorias, gerando empregos e contribuindo para o crescimento e desenvolvimento do país.

Nesse cenário, a Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística (NTC&Logística) se destaca como uma entidade representativa e essencial para as empresas que atuam nesse setor tão dinâmico e estratégico.

A relevância da associação para o Grupo Tora reside no suporte técnico e na defesa de seus interesses junto ao governo federal e aos poderes judiciário e legislativo para o aprimoramento do transporte de cargas no país. Ao unir forças e promover a cooperação entre as empresas, a associação contribui para um setor mais forte, competitivo e preparado para enfrentar os desafios do mercado atual.

Há 50 anos, o Grupo Tora enfoca sua atuação na logística propiciando aos seus clientes soluções integradas que geram ganhos de produtividade e redução de custos. Operamos em 87 unidades no país e em 4 no Mercosul. Administramos seis terminais rodoferroviários estrategicamente localizados, possibilitando a integração multimodal.

Nosso recinto alfandegado, o Centro Logístico Industrial Aduaneiro (CLIA), localizado na região metropolitana de Belo Horizonte, conta com 75

mil m² de área de armazenagem e estrutura para cargas refrigeradas e containerizadas. Possuímos o certificado de Operador Econômico Autorizado (OEA), nos posicionando como um importante elo da cadeia logística internacional ágil e confiável, garantindo qualidade e segurança aos nossos clientes.

Nascemos na siderurgia e ao longo dos anos diversificamos nossa operação, atendendo aos segmentos de mineração, automotivo, de alimentos e bebidas, de saúde, madeireiro e de eletrônicos, dentre muitos outros. Nos tornamos referência como operador logístico, integrando rodovias, ferrovias, portos e aeroportos.

Janaina Fagundes
Duarte Resende Araujo
Diretora presidente do
Grupo Tora



Princesa dos Campos Encomendas:

CONFIANÇA E TRADIÇÃO

no transporte de cargas fracionadas



Marcelo Sobhie
Diretor de encomendas
da Expresso Princesa dos Campos

Com uma trajetória focada em pessoas, a Expresso Princesa dos Campos (EPC) se prepara para celebrar 90 anos de história em 2024, encurtando distâncias e aproximando mercados a novas oportunidades. Referência no transporte de passageiros, a companhia não apenas viu surgir o desenvolvimento rodoviário do Paraná, como também foi protagonista de sua construção.

Após o trabalho, que teve início na cidade de Ponta Grossa e foi expandido para áreas estratégicas do Sul e do Sudeste, ter conquistado confiança e credibilidade, não demorou muito para que o segmento de cargas ganhasse importante participação nos negócios da EPC. Tanto que, em 1988, após adquirir as linhas suburbanas do Vale do Ribeira, em São Paulo, o grupo passou a atuar no serviço de transporte de encomendas e cargas fracionadas.

Hoje, a Princesa dos Campos Encomendas está presente no Paraná, em Santa Catarina, no Rio Grande do Sul, em São Paulo, em Goiás e no Distrito Federal, expandindo cada vez mais a sua área de atuação e conectando mercados com agilidade,

segurança e eficiência. Para garantir qualidade e regularidade em todos os seus serviços, a empresa conta com mais de 1300 colaboradores, garantindo toda a solidez no trabalho realizado.

Atendendo aos mais diversos segmentos e contando com experiência de mercado, a Princesa dos Campos Encomendas possui um terminal multifuncional em Curitiba, no Paraná, localizado estrategicamente nas proximidades do maior entroncamento rodoviário do Sul, ligando o Paraná aos demais estados da região e a São Paulo. A estrutura do local está preparada para atender às mais diversas demandas, facilitando os processos de coleta e de entrega.

Por conta da estrutura planejada dos hubs logísticos, muitas das entregas podem ser feitas em até 24 horas em várias cidades de São Paulo, do Paraná, de Santa Catarina e do Rio Grande do Sul. Por isso, a Princesa dos Campos Encomendas é parceira de grandes empresas do mercado, como o Grupo Boticário, Lojas MM, Grupo OVD, Cia Hering, Contabilista, Volvo, Ferragens Negrão, Britânia, dentre outros. O



setor de autopeças é o que mais gera demandas para a EPC.

Outro diferencial é a frota 100% rastreada e monitorada, bem como o investimento constante em canais de comunicação que facilitam o acesso à informação sobre os serviços ofertados para os clientes. O Portal de Encomendas, por exemplo, oferece soluções como cotação on-line, acompanhamento e rastreamento de encomendas e faturamento. A empresa tem também uma torre de controle logística, que promove a integração, otimizando processos e aumentando a produtividade. Essa central dispõe de um controle de coletas e entregas, de monitoramento das cargas em transferências e de informações em tempo real.

A caminho de um mundo e de um futuro ainda melhores, a companhia é também referência nas práticas de ESG (sigla para sustentabilidade ambiental, social e de governança corporativa). Dessa forma, investe constantemente em ações que beneficiem principalmente o meio ambiente e a comunidade em que atua. A empresa deixou de emitir, em um ano, 6 toneladas de CO2 com o uso de veículos elétricos

que começou a operar em 2022. O objetivo da aquisição foi pensar no futuro da mobilidade urbana e na otimização das entregas de encomendas.

Em 2022, a EPC ainda adquiriu 1,3 mil placas solares, que foram implantadas nos terminais de cargas e nas garagens das unidades do grupo em Ponta Grossa, Curitiba, Cascavel e Guarapuava, no Paraná. O investimento fez com que a companhia fosse a primeira do segmento do transporte rodoviário de passageiros e de cargas do Brasil a ser autossuficiente na geração de energia limpa.

Prestes a completar 90 anos, a Expresso Princesa dos Campos tem como premissa contribuir cada vez mais com o futuro da mobilidade com soluções logísticas que se adequem às mais variadas necessidades. Nosso intuito é cada vez mais crescer e contribuir para o setor logístico do país!

Para saber mais sobre as cidades atendidas pela Princesa dos Campos Encomendas, sobre prazos e sobre a frequência da grade de atendimento, acesse o site da companhia.

Por conta da estrutura planejada dos hubs logísticos, muitas das entregas podem ser feitas em até 24 horas em várias cidades de São Paulo, do Paraná, de Santa Catarina e do Rio Grande do Sul.

O que esperar do mercado logístico nos

PRÓXIMOS ANOS?

Cenário é promissor e de perspectivas positivas para os setores de logística e de transporte de cargas no Brasil

Uma pesquisa global realizada pela Statista Research Department concluiu que em 2022 o setor de logística movimentava US\$ 10,41 trilhões e que alcançará US\$ 14,08 trilhões até o final de 2028. Estes números representam uma das grandes transformações do segmento, que ao longo dos anos já passou por diferentes desafios mas sempre manteve a missão de levar produtos de ponta a ponta do Brasil e para destinos internacionais. Agora, com um mercado cada vez mais globalizado, o desafio é priorizar a experiência do consumidor.

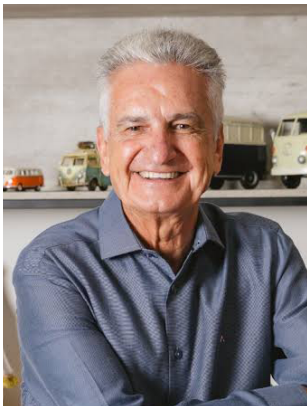
Para um trabalho com foco no cliente, além da garantia de preço e prazos, é fundamental investir em inovações e tecnologias. Isso envolve, por exemplo, programas de roteirização, que são capazes de gerir e de orquestrar todo o planejamento de entregas e de coletas, otimizando rotas. Não podemos deixar de citar os impactos ambientais das operações: uma roteirização eficiente de entregas pode contribuir até mesmo com a redução da emissão de carbono dos veículos.

Vale destacar ainda que vivemos um momento importante para o

mercado, com a chegada dos veículos com motor Euro 6. Na comparação com a legislação atual, com motorização Euro 5, os novos modelos devem reduzir a emissão de hidrocarbonetos em 72%, e o óxido de hidrogênio deve ser reduzido em 80% de acordo com o Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores (Proconve). A mudança inclui o uso em toda a frota de combustível mais limpo, como o diesel S10, com baixo teor de enxofre, e, no caso dos veículos leves, o abastecimento exclusivo com etanol. Por isso, estamos investindo R\$ 37 milhões em renovação, ampliação e modernização da nossa frota, com aquisição de 110 veículos Euro 6 neste ano.

Este é um movimento conectado com a agenda global ESG (sigla para sustentabilidade ambiental, social e de governança corporativa), pois se trata de uma tecnologia que resulta em menores danos ao meio ambiente ao promover a diminuição da emissão de gases poluentes, além de melhorar a eficiência operacional ao reduzir o consumo de combustível.

Neste contexto, a Rodonaves



João Naves
Fundador e presidente do Grupo Rodonaves



aposta na melhoria contínua das operações para ampliar a participação dos negócios e colaborar para os desafios do segmento, como a garantia de uma entrega segura e eficiente, mantendo o cliente no centro das decisões como prioridade no core business da empresa.

Como uma das companhias líderes do setor, com mais de três mil veículos na frota, quadro de colaboradores que ultrapassa a marca de 10 mil pessoas e mais de cinco mil cidades atendidas pela transportadora, locação de veículos, diversidade de seguros e logística para o agronegócio, estamos com os olhos voltados aos futuros desafios e às necessidades dos nossos cliente com o propósito de contribuirmos com o avanço do segmento em todo o país, com a criação de empregos e com o desenvolvimento socioeconômico.

Sabemos também que o desenvolvimento humano é essencial para que os colaboradores das empresas estejam aptos a acompanhar a inovação e a tecnologia. Portanto, é preciso olhar para dentro e promover uma constante capacitação para acompanhar a evolução do mercado. Ainda, é fundamental promover um ambiente de trabalho acolhedor e que promova a equidade.

O fortalecimento da capilaridade é outro ponto importante: com a expansão das operações para regiões estratégicas do Brasil, é possível tornar o atendimento mais ágil e eficiente.

A combinação dessas iniciativas tem como objetivo manter os clientes no centro de nossas decisões, de acompanhar a alta demanda do mercado e de

(...) a Rodonaves aposta na melhoria contínua das operações para ampliar a participação dos negócios e colaborar para os desafios do segmento, como a garantia de uma entrega segura e eficiente, mantendo o cliente no centro das decisões como prioridade no core business da empresa.

facilitar a logística de entregas e de transportes de produtos para diferentes regiões do país.

Para as companhias que têm a logística como core business e missão de vida, como nós, a excelência no atendimento e os investimentos contínuos em melhorias direcionam a nossa atuação e são motivo de orgulho. É essa qualidade que nos permite ir para tão longe e seguir motivados a oferecer soluções cada vez melhores aos clientes.

No setor de transporte, devemos sempre buscar meios de nos diferenciar. Isso envolve incrementos e inovações nas operações, implantação de soluções que proporcionam eficiência dos custos e uma mentalidade voltada a solucionar os desafios do mercado.

A organização das empresas, das instituições e dos colaboradores que vivenciam a logística e o transporte de cargas é um estímulo fundamental para toda a sociedade brasileira, principalmente pela contribuição na economia do país. O segmento segue em crescimento, com iniciativas inovadoras e sustentáveis e com atendimento mais seguro e personalizado.

O combate aos roubos de cargas:

PANORAMA NACIONAL



Mauro Cezar dos Santos Ricciarelli
Coronel da Polícia Militar
Assessor de Segurança da NTC&Logística

Desde meados da década de 1990, os indicadores de furtos e roubos no transporte rodoviário de cargas (TRC) começaram a ser tabulados com o objetivo de alertar os embarcadores, os transportadores e o consumidor final, seja ele atacado ou varejo, sobre os riscos de se negociar ou de se comprar uma mercadoria ilícita.

O roubo só se sustenta porque há quem receba ou compre uma mercadoria furtada ou roubada, motivo pelo qual é fundamental que se combata o receptador da carga roubada. Meu antecessor na Assessoria de Segurança da NTC&Logística, o Coronel do Exército Brasileiro Paulo Roberto de Souza, profissional que por mais de 25 anos exerceu esta função, sempre reforçou que “não haverá roubo se não houver quem recebe ou comercializa o produto roubado”.

Ao debutar escrevendo para o Anuário da NTC&Logística, é indispensável se faz afirmar que, ao longo dos dez últimos anos, houve uma redução no número de delitos. Evidentemente a tecnologia e o investimento da segurança pública colaboraram para que os indicadores fossem mais favoráveis, mas muito há que ser feito ainda.

Costumo dizer que o mal na área do TRC é o roubo de cargas, já que afeta não só quem lida diariamente com o problema, mas a sociedade em geral é penalizada, com problemas que vão desde o encarecimento de determinado produto até sua falta por longos períodos no mercado.

Iniciei meu contato com esse assunto nos idos de 1995, ao comandar o policiamento no Sistema Anchieta-Imigrantes (SAI). Naquela época não havia mensuração do problema, até porque aquele sistema era (e ainda é) um polo de desenvolvimento turístico e de movimentação de alto valor agregado no transporte de cargas.

Temos no SAI diversos fatores meteorológicos e técnicos que não há em nenhum outro lugar do mundo.

Rodovias como a Anchieta e a Imigrantes, responsáveis pelo deslocamento de turistas e pelo escoamento de cargas, agregam a necessidade de alta tecnologia e de conhecimento local.

É óbvio que o combate ao receptador é de extrema importância, porém a legislação favorece o marginal com penas brandas. O Código Penal estabelece a pena de um a quatro anos de reclusão e multa, o que por si só não desmotiva a prática de delitos relacionados ao roubo de carga.

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

São defendidas certas linhas de ação, como a classificação do roubo de cargas como crime hediondo. O senhor Francisco Pelúcio, presidente da NTC&Logística, e o senhor Roberto Mira, da Mira Transportes, são algumas personalidades de renome que militam nessa tese.

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



O roubo só se sustenta porque há quem receba ou compre uma mercadoria furtada ou roubada, motivo pelo qual é fundamental que se combata o receptador da carga roubada. Meu antecessor na Assessoria de Segurança da NTC&Logística, o Coronel do Exército Brasileiro Paulo Roberto de Souza, profissional que por mais de 25 anos exerceu esta função, sempre reforçou que “não haverá roubo se não houver quem recebe ou comercializa o produto roubado”.

Transporte rodoviário de cargas:
**IMPULSIONANDO O
DESENVOLVIMENTO**
da região Oeste do Paraná

SINTROPAR: pilar do transporte de cargas na região oeste do Paraná

O desenvolvimento econômico de uma região está intrinsecamente ligado à eficiência logística, e na região oeste do Paraná não é diferente: o transporte rodoviário de cargas tem um papel fundamental para esse crescimento.

O Sindicato das Empresas de Transporte de Cargas e Logística do Oeste do Paraná (SINTROPAR) tem sido um ator-chave na promoção do transporte rodoviário de cargas na região oeste do Paraná. Fundado com o objetivo de representar e de defender os interesses das empresas de transporte de cargas e logística, o sindicato tem trabalhado incansavelmente para melhorar as condições do setor e para impulsionar o desenvolvimento econômico do oeste paranaense.

Uma das principais contribuições da entidade foi a busca constante por melhorias na logística da região. Por meio de contribuições com os governos municipais, estaduais e federal, o sindicato tem colaborado ativamente junto com os setores produtivos na manutenção e na ampliação das vias de transporte, tornando-as mais seguras e eficientes. Esses esforços reduziram os custos operacionais para as empresas de transporte de cargas e estimulam a competitividade do setor.

Outro aspecto relevante do trabalho do sindicato é a preocupação com a qualificação dos atores envolvidos no transporte de cargas. O sindicato tem promovido programas de capacitação e

de treinamento para motoristas e equipes de logística, buscando aprimorar a eficiência e a segurança das operações de transporte.

O SINTROPAR entende que, tendo um setor cada vez mais qualificado e profissional, vamos estimular o fortalecimento do segmento tão importante para economia do nosso país.

A sinergia entre o agronegócio e o transporte de cargas

A região oeste do Paraná é conhecida por ser uma das principais áreas de produção agrícola do Brasil. O setor do agronegócio tem impulsionado o crescimento econômico da região e tem no transporte rodoviário de cargas um grande aliado para o escoamento de sua produção.

O transporte de cargas é essencial para garantir que o escoamento agrícola chegue aos mercados nacionais e internacionais de forma rápida e eficiente. Em conjunto com os transportadores, o SINTROPAR tem um papel fundamental nesse processo, fornecendo suporte logístico e garantindo que os produtos sejam transportados com segurança e agilidade.

A parceria entre o agronegócio e o transporte de cargas é uma relação simbiótica, na qual ambos os setores se beneficiam mutuamente. O agronegócio depende do transporte rodoviário para acessar os mercados consumidores, e o setor de transporte encontra



Antonio Ruyz
Sindicato das Empresas
de Transporte de Cargas
e Logística do Oeste do
Paraná (Sintropar)

na demanda gerada pelas atividades agrícola uma oportunidade de crescimento e de desenvolvimento contínuo.

Impactos no desenvolvimento regional

O desenvolvimento do transporte rodoviário de cargas e sua colaboração com o agronegócio tem impactos significativos no desenvolvimento da região oeste do Paraná. O aumento da eficiência logística permitiu que a região se tornasse mais atraente para investimentos, gerando muitas oportunidades.

Além disso, a melhoria nas infraestruturas rodoviárias e a expansão das atividades do segmento têm estimulado o desenvolvimento dos setores produtivo da economia. A cadeia de suprimentos se fortaleceu, possibilitando a diversificação da produção regional e o surgimento de novos negócios relacionados ao transporte e logística.

Outro ponto relevante é o papel do transporte de cargas na integração da região com outras partes do país. A facilidade de acesso a diferentes mercados ampliou as oportunidades comerciais para os produtores locais, incentivando a exportação e contribuindo para o aumento da competitividade regional.

As demandas do transporte rodoviário de cargas, lideradas pelo trabalho proativo do SINTROPAR e das demais entidades, desempenham um papel fundamental no desenvolvimento da região oeste. A parceria estratégica com o agronegócio consolidou a região como uma potência econômica, estimulando o crescimento de diversos setores e melhorando a qualidade do ambiente de negócios.

Embora tenham sido alcançados avanços significativos, é essencial que o setor de transporte e logística continue aprimorando suas práticas e buscando inovações tecnológicas para garantir sua sustentabilidade e competitividade no futuro. O apoio contínuo dos governos e das instituições ligadas ao transporte de cargas será fundamental para que a região oeste do Paraná continue seu trajeto rumo ao desenvolvimento sustentável e próspero.

Impulsionando a região com a TRANSPUESTE

No cenário atual de desenvolvimento econômico e de competitividade, a cooperação entre diferentes atores é fundamental para promover o crescimento regional e a visibilidade no âmbito nacional. Nesse contexto, o papel do SINTROPAR é apresentar tal cooperação especialmente por meio da Feira de Transporte e Negócios do Oeste do Paraná (TRANSPUESTE).

A feira está caminhando para sua terceira edição, emergindo como um evento fundamental para a região oeste do Paraná. Sob o olhar do SINTROPAR, a TRANSPUESTE se tornou uma referência para a promoção da interação entre fornecedores do setor de transporte de cargas e diversas empresas ligadas à logística.

A importância da TRANSPUESTE reside no fato de que ela oferece um espaço propício para o compartilhamento de conhecimentos, para a apresentação de soluções inovadoras e para a formação de parcerias estratégicas. A feira congrega participantes de toda a indústria de transporte e logística, desde transportadoras até fabricantes de veículos e fornecedores de tecnologia, criando uma sinergia única que impulsiona o setor como um todo.

O evento proporciona uma plataforma para o compartilhamento de boas práticas, para a discussão de desafios comuns e para a exploração de oportunidades de negócios, tudo isso contribuindo para uma maior profissionalização do setor na região.

Além disso, a feira tem um papel crucial em ampliar a visibilidade do estado do Paraná, da região oeste e de Cascavel. Ela atrai a atenção de participantes de várias partes do país, o que não apenas coloca a região no mapa como um centro vital no campo do transporte e logística, mas também incentiva investimentos e parcerias que podem reverberar positivamente na economia local.

Com cada nova edição, a TRANSPUESTE se estabelece como um espaço de aprendizado e crescimento constante, estando em sintonia com as últimas inovações no campo do transporte e logística, um dos objetivos da sua existência.

O transporte de cargas é essencial para garantir que o escoamento agrícola chegue aos mercados nacionais e internacionais de forma rápida e eficiente. Em conjunto com os transportadores, o SINTROPAR tem um papel fundamental nesse processo, fornecendo suporte logístico e garantindo que os produtos sejam transportados com segurança e agilidade.

Nova lei de seguros

É VITÓRIA PARA O SETOR

e resgata responsabilidade do transportador

Avaliada pelo setor de forma positiva, a Lei nº 14.599 de 2023 altera a Lei nº 11.442 de 2007 e devolve a liberdade ao transportador de contratar o próprio seguro, dando a ele a obrigatoriedade de contratação de três tipos de seguro: Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário de Carga (RCTR-C), Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário por Desaparecimento de Carga (RC-DC) e Responsabilidade Civil de Veículo (RC-V), que possuem objetivos e coberturas diferenciadas.

Em junho de 2023, o governo federal sancionou a Lei nº 14.599, que, dentre outros fatores, regulamentou os seguros de responsabilidade civil do transportador pela carga. Na visão da NTC&Logística, a nova lei devolveu ao transportador o direito e a responsabilidade pela contratação do seguro, que, a partir das novas regras, passou a ter mais segurança jurídica em sua atividade, com redução de riscos de ações de regresso em razão de sinistros com a carga transportada.

Até esse ano, a norma de regência dos seguros de carga trazia a possibilidade de o embarcador estipular a apólice de seguro de Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário de Carga (RCTR-C) para o transportador e contratar apólice de seguro própria para cobertura de riscos de seu interesse, inclusive para os casos de roubo, impondo ao transportador a aceitação de regras de gerenciamento de risco para oferecer isenção de responsabilidade por danos eventualmente incorridos. Com essa prática, tornou-se recorrente no mercado a utilização das Cartas de Dispensa de Direito de Regresso (DDRr), que deixavam o transportador em uma situação de grave insegurança: se as empresas não cumprissem o Plano de Gerenciamento de Risco (PGR) do seu cliente de

maneira meticulosa, elas corriam o risco de a seguradora voltar-se contra o transportador em ação de regresso após ressarcir o embarcador em possíveis sinistros, exigindo-lhe por sua vez o ressarcimento dos danos.

Para o presidente da NTC&Logística, Francisco Pelucio, a atualização da lei foi uma vitória para o setor e principalmente para as entidades e empresários do segmento, que se engajaram na pauta, trazendo à luz a importância dessa regulamentação para a estabilidade das empresas de transporte de carga em todo o Brasil. Foram dezenas de reuniões e conversas, diversas notas oficiais explicando para o associado da entidade e para a sociedade a importância da aprovação e visando ao entendimento do impacto da medida.

“Essa aprovação é o resultado de um trabalho incansável desenvolvido pela entidade em conjunto com parlamentares e representantes de outras entidades. Gostaria de agradecer e de parabenizar todos os envolvidos por essa importante conquista para o transporte rodoviário de cargas”, destacou Pelucio na época da sanção da lei.

A Lei nº 14.599 trouxe alterações fundamentais para o desenvolvimento da atividade de transporte, sendo a principal delas a obrigatoriedade de



Foto: Rodolfo Stuckert / Acervo Câmara dos Deputados

contratação de três tipos de seguro: Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário de Carga (RCTR-C), Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário por Desaparecimento de Carga (RC-DC) e Responsabilidade Civil de Veículo (RC-V), que possuem objetivos e coberturas diferenciadas.

I – Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário de Carga (RCTR-C), para cobertura de perdas ou danos causados à carga transportada: já era obrigatório e é cobrado dos clientes via frete valor;

II – Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário por Desaparecimento de Carga (RC-DC), para cobertura de roubo, de furto simples ou qualificado, dentre outros: é basicamente a transferência do custo do seguro para cobertura destes riscos, algo que era responsabilidade do embarcador e passou a ser agora do transportador.

III – Responsabilidade Civil de

Veículo (RC-V), para cobertura de danos corporais e materiais causados a terceiros: este, sim, representa uma nova despesa que deverá ser incorporada na cobrança do frete, pois é decorrente do aumento do custo do serviço de transporte.

Um fator importante dessas novas nomenclaturas e contratações é que os seguros RCTR-C e RC-DC precisam ter um Plano de Gerenciamento de Riscos (PGR) vinculado à respectiva apólice, que a partir de agora é estabelecida em comum acordo entre as transportadoras e suas seguradoras.

Como forma de auxiliar o mercado, a NTC&Logística desenvolveu um novo componente tarifário denominado Taxa de Seguro Obrigatório (TSO), apresentado no CONET&Inter-sindical, para custear os custos dos seguros RC-DC e RC-V.

Além de todas as atividades políticas e de comunicação realizadas pela NTC&Logística durante o período de

tramitação e após edição da lei, a entidade também realizou uma live em seu canal do YouTube para tirar dúvidas sobre as mudanças trazidas pela Lei nº 14.599, colocando-se à disposição do transportador para oferecer esclarecimentos e auxílio nas providências operacionais da implementação das alterações relativas aos seguros. Com o título “Lei 14.599 e a Contratação de Seguros no TRC”, o conteúdo produzido, que se encontra à disposição do transportador no site da entidade, contou com a participação do presidente da NTC&Logística, Francisco Pelucio, do diretor financeiro, Marcelo Rodrigues, do diretor jurídico, Marcos Aurélio, da assessora jurídica Gil Menezes, e da assessora legislativa, Edmara Claudino. Atualmente, possui mais de 2.800 visualizações.

O transportador não pode deixar de contratar os seguros, pois segundo a lei nova a contratação é obrigatória. Todos os seguros tornados obrigatórios podem ser contratados, existindo no mercado os produtos à disposição do transportador oferecidos por seguradoras e corretoras que atuam no setor. É importante ressaltar que a Superintendência de Seguros Privados (Susep), em circular esclarecedora das regras vigentes após a edição da nova lei, reiterou o entendimento de que a existência de DDR não desobriga o transportador da contratação de seguro obrigatório.

Os seguros e Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário de Carga (RCTR-C) e Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário por Desaparecimento de Carga (RC-DC) são de amplo conhecimento dos transportadores, que há vários anos convivem e praticam a sua contratação. O

Seguro de Responsabilidade Civil de Veículo (RC-V) é que é novidade, podendo ser contratado em apólice globalizada pela empresa abrangendo toda a sua frota, admitida a inclusão de veículo do TAC agregado na frota e apólice da empresa. Na contratação de TAC independente, será exigida da transportadora a contratação de seguro por viagem em nome do transportador autônomo.

De acordo com o diretor financeiro, Marcelo Rodrigues, que participou ativamente da pauta junto a parlamentares durante os últimos meses, essa vitória do setor é um resgate do que existia no passado. “O avanço está no sentido de reaver a responsabilidade de cada qual nos seus devidos lugares. O embarcador continua com o direito de contratação do seu seguro de transporte nacional, e o transportador contrata o seguro da sua responsabilidade civil de acordo com o que preconiza o Código Civil sobre as suas responsabilidades. Assim, temos de volta para as mãos dos transportadores rodoviários de cargas o seu próprio direito de escolha dos seguros de sua própria responsabilidade civil”.

A NTC&Logística comemora com muito entusiasmo essa conquista, agradece a todas as entidades pelo trabalho e pelo empenho na pauta ao longo dos últimos meses, mas entende que ainda há muito trabalho a ser feito para o desenvolvimento do setor. Além disso, se compromete a seguir atuando politicamente para viabilizar melhorias para esse setor, responsável por movimentar mais de 65% de toda a mercadoria do país e que tem impacto direto no desenvolvimento econômico do Brasil.

O transportador não pode deixar de contratar os seguros, pois segundo a lei nova a contratação é obrigatória. Todos os seguros tornados obrigatórios podem ser contratados, existindo no mercado os produtos à disposição do transportador oferecidos por seguradoras e corretoras que atuam no setor.

Atenta às tendências, NTC&Logística realizou ações

EM PROL DO DESENVOLVIMENTO da inovação tecnológica no setor

Com o objetivo de fomentar a inovação e de aprimorar o transporte rodoviário de cargas no Brasil, entidade realizou 1º Seminário de Inovação Tecnológica do TRC, que contou com discussões com profissionais especializados no segmento

O mundo corporativo vem passando por uma série de recentes atualizações, muitas das quais associadas à utilização da tecnologia. Em 2021, um estudo denominado “Pesquisa de Inovação Semestral (Pintec Semestral)” apontou que a taxa de inovação no Brasil foi de 70,5%, percentual relativo às empresas industriais. Desse montante, 37,8% lançaram produtos e implementaram processos de novos negócios, 20% implementaram apenas novos processos de negócios e 12,7% lançaram somente novos produtos.

O transporte rodoviário de cargas (TRC), segmento responsável por movimentar mais de 65% de tudo que é produzido no país, também aderiu a essa tendência de inovação, e agora as empresas buscam se atualizar e assim aprimorarem seus processos.

Atenta a essas tendências, a NTC&Logística realizou, em julho de 2023, na subsede da entidade em São Paulo, o 1º Seminário NTC de Inovação Tecnológica do

Transporte Rodoviário de Cargas. O evento apresentou as mais recentes novidades do mercado aos empresários do setor por meio de quem faz o transporte acontecer diariamente.

Com o objetivo de fomentar a inovação e aprimorar o transporte rodoviário de cargas no Brasil, o seminário contou com painéis temáticos nos quais os participantes tiveram a oportunidade de tirar dúvidas, de compartilhar experiências e até mesmo de fechar negócios durante os intervalos.

Os painéis temáticos tiveram apresentações de importantes profissionais do setor, como Sérgio Alexandre de Carvalho, do Grupo Toniato; André Coutinho, da Rodonaves; Gabriel Salgado, gerente de transportes da Raízen; Marcelo Patrus, da Patrus Transportes; Warney Araujo, da Tora Transportes; e George Carloto, tender & corporate sales director da Trucks Brazil. Os painéis discutiram a inovação de processos, a inovação tecnológica em logística,

a tecnologia como aliada para segurança nas estradas, a aplicação das tendências na gestão de pessoas e conectividade e combustíveis alternativos.

O transporte rodoviário de cargas é uma atividade estratégica para a economia do país, e a Associação Nacional do Transporte continuará atuando em eventos como esse para promover informação, atualização e boas práticas no TRC.

“Preparamos um evento com um formato novo para que possamos trocar experiências e saber o que tem sido feito nas nossas empresas associadas no que diz respeito à inovação e a tecnologia. A primeira edição foi um verdadeiro sucesso, e agora seguiremos trabalhando para manter o nosso associado informado e amparado quando o assunto é tecnologia nas operações de transporte e logística”, destacou o presidente da NTC&Logística, Francisco Pelucio. Foi ele, em conjunto com a sua diretoria, que teve a iniciativa de realizar a primeira edição do evento.

O 1º Seminário NTC de Inovação Tecnológica do TRC foi uma realização da NTC&Logística, contou com o patrocínio da Fenatran, da Iveco e da Raízen e contou com o apoio do Sistema Transporte CNT, SEST SENAT e ITL, além da Fundação Memória do Transporte (FuMTran).

O transporte rodoviário de cargas é uma atividade estratégica para a economia do país, e a Associação Nacional do Transporte continuará atuando em eventos como esse para promover informação, atualização e boas práticas no TRC.



REFORÇANDO SEU COMPROMISSO COM A SEGURANÇA,

NTC&Logística segue criando discussões e apoiando projetos relacionados à Campanha Maio Amarelo



Em celebração aos dez anos da campanha, entidade realizou live que apresentou como as instituições parceiras estão atuando para contribuir com essa causa no dia a dia nas cidades e rodovias do Brasil

O Maio Amarelo é um movimento internacional de conscientização sobre o alto índice de mortes e feridos no trânsito em todo o mundo. No Brasil, em 2023 a campanha completou 10 anos de existência com o slogan “No trânsito, escolha a vida”.

Durante todo o mês de maio, o Observatório Nacional de Segurança Viária (ONSV) e órgãos públicos e privados que se relacionam de forma direta ou indireta com o trânsito realizaram ações coordenadas para conscientizar a população da importância da criação de um trânsito mais seguro e eficaz para todos. O ONSV identificou este ano 433 municípios que realizaram ações em prol do Maio Amarelo com campanhas e atividades que engajaram muitas pessoas.

Entendendo a importância do Maio Amarelo e sabendo do seu papel enquanto associação nacional responsável pelo transporte rodoviário de cargas (TRC), a NTC&Logística realizou em maio a live “Impacto da segurança viária no TRC”. Com os parceiros SEST

SENAT, Polícia Rodoviária Federal, Polícia Militar e Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), debateu soluções para diminuição dos acidentes e buscou apresentar para os espectadores como as instituições parceiras estão atuando para contribuir com essa causa no dia a dia nas cidades e nas rodovias do Brasil.

Na ocasião, o presidente da entidade, Francisco Pelucio, destacou a relevância da live como uma grande oportunidade de apresentar à sociedade as ações em prol da segurança viária realizadas pelas entidades e pelos órgãos públicos.

“A realização da live ‘Impacto da segurança viária no TRC’ foi uma grande oportunidade de ficarmos por dentro de como as entidades e organizações públicas estão trabalhando para reduzir acidentes viários, informação de grande importância para o desenvolvimento do nosso segmento, trazendo maior segurança para os colaboradores das empresas transportadoras e para toda a sociedade”, comentou Pelucio.

A transmissão, publicada no canal do YouTube da NTC&Logística, contou com a participação da gerente executiva de promoção social e performance do SEST SENAT, Rebecca Rosal Pacheco Rosa; do inspetor e chefe da seção de operações da Polícia Rodoviária Federal (PRF), Márcio Santos; da chefe de gabinete da Superintendência de Serviços de Transporte Rodoviário e Multimodal de Cargas (SUROC) da ANTT, Gizelle Coelho Netto; e do major da Polícia Militar e chefe interino de Estado Maior do Comando de Policiamento Rodoviário (CPRv), Luiz Eduardo Ulian Junqueira. Juntos, trouxeram algumas das iniciativas de suas instituições em prol do desenvolvimento de um trânsito mais seguro para todos.

O conteúdo segue disponível para visualização no canal do YouTube da NTC&Logística e já conta com mais de 3 mil visualizações. “Acreditamos que conseguimos atingir nosso objetivo de levar conscientização para o nosso público transportador. A NTC e as entidades relacionadas seguem preocupadas em criarmos um trânsito cada vez mais seguro”, destacou Pelucio.

Além do Maio Amarelo, a NTC&Logística segue próxima dos órgãos públicos e privados, trabalhando em conjunto para encontrar formas de aprimorar a segurança viária no transporte rodoviário de cargas. Dentre suas ações, se destacam:

- A organização de um evento em parceria com a Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran), realizado no dia 25 de março de 2022. A secretaria e outras 30 entidades da sociedade civil assinaram um termo

de compromisso com o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (Pnatrans) criado pela Lei nº 13.614 para orientar os gestores de trânsito do nosso país a implementarem ações com o objetivo de reduzir mortes e lesões no trânsito, em alinhamento com a Nova Década de Segurança no Trânsito da Organização das Nações Unidas (ONU).

- A proximidade com a ANTT, participando ativamente de discussões importantes para a segurança viária brasileira, como a implementação do Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas (RNTRC) e a regulamentação da pesagem de veículos.
- A atuação na Lei nº 12.619 de 2012, que foi alterada pela Lei nº 13.103 de 2015 e auxiliou na profissionalização do motorista no transporte rodoviário de cargas, trazendo direitos ao motorista, como a participação em treinamento e em aperfeiçoamento gratuitos, a limitação da jornada de trabalho para oito horas, o seguro obrigatório para cobrir possíveis acidentes que afetem a vida do profissional e a obrigação do exame toxicológico.

A entidade continuará trabalhando em conjunto com seus associados na criação de eventos, de reuniões e de palestras para que o impacto do transporte rodoviário de cargas no trânsito seja o mais positivo possível, agregando segurança e desenvolvimento para a sociedade brasileira.



Medalha de Mérito do Transporte NTC:

HISTÓRIA E HOMENAGEADOS

A Medalha de Mérito do Transporte NTC chegou à sua 35ª edição em 2023. A honraria, criada em 1984 pelo então presidente da entidade, Thiers Fattori Costa (1982–1996), é concedida pela NTC&Logística a pessoas e a empresas especialmente selecionadas que tenham prestado serviços relevantes ao transporte rodoviário de cargas (TRC). Desde sua primeira edição, mais de 200 grandes nomes do país receberam esta outorga, seja pela sua relevância no segmento, seja por suas ações em favor de nosso país.

A condecoração acontece mediante deliberação do Plenário do Conselho Superior da NTC&Logística e pode ser oferecida a pessoas físicas e jurídicas que tenham se destacado no setor do transporte rodoviário de cargas. A escolha passa por um minucioso processo de pesquisa sobre a biografia dos postulantes, além de seus feitos e contribuições.

A 35ª cerimônia de entrega da

Medalha de Mérito do Transporte NTC, que na maioria das vezes é feita em paralelo a eventos importantes para o setor, foi emblemática, já que aconteceu na celebração dos 60 anos da NTC&Logística.

Para o presidente da entidade, Francisco Pelucio, foi um dos momentos que ficarão para a história da associação. “Uma dupla celebração que honra a trajetória de todos envolvidos no transporte de cargas no Brasil. A cada edição, refletimos sobre os esforços valiosos que têm moldado o setor, garantindo que os desafios enfrentados de Norte a Sul do país sejam superados”.

Desde 1963, a NTC&Logística mantém o compromisso inabalável de buscar melhorias para o transporte de cargas brasileiro, sendo responsável pelo abastecimento da sociedade. Ao completar 60 anos, reafirmou seu compromisso expressando gratidão a todos que tornam a atividade do setor uma realidade pujante.



EM 2023, OS HOMENAGEADOS FORAM:

- Adalcir Ribeiro Lopes, fundador da Transpeciais;
- André Luis Neiva, presidente do Sindicato das Empresas de Transporte Comercial de Carga do Litoral Paulista (SINDISAN);
- Antonio Marcos Oliveira, presidente do Sindicato das Empresas de Transporte Rodoviários de Cargas do Estado do Maranhão (Setcema);
- Delmo Manoel Pinho, assessor da Presidência da Fecomércio RJ para assuntos de logística e infraestrutura;
- Guilherme Theo Sampaio, diretor da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT);
- José Alberto Panzan, presidente do Sindicato das Empresas de Transportes de Cargas de Campinas e Região (Sindicamp) e da Anacirema;
- Julio Eduardo Simões, presidente do Sindicato Nacional das Empresas de Transporte e Movimentação de Cargas Pesadas e Excepcionais (Sindipesa) e da Locar;
- Marcelo Rodrigues, diretor financeiro da NTC&Logística e vice-presidente do Sindicato das Empresas de Transportes de Carga de São Paulo e Região (Setcesp);
- Rene Mesquita, diretor-presidente da Modular;
- Valter Luis De Souza, diretor da Confederação Nacional do Transporte (CNT).

AGRACIADOS EM ANOS ANTERIORES:

2022 <i>Antonio Lauro Valdivia Neto</i> <i>Hélio José Rosolen</i> <i>Jerônimo Goergen</i> <i>João Guimarães Bessa</i> <i>José Maria Gomes</i> <i>Marcelo de Holanda Maranhão</i> <i>Markerson Marques dos Santos</i> <i>Riberto Lima</i> <i>Sérgio Mário Gabardo</i> <i>Silvio Ferreira de Carvalho Jr</i>	2017 <i>Ari Rabaiolli</i> <i>Braspress</i> <i>Liemar José Pretti</i> <i>Deputado Major Olímpio</i> <i>Sérgio Pedrosa</i> <i>Pedro Velasco Júnior</i> <i>Scania do Brasil</i>	2012 <i>Antônio Luiz Leite</i> <i>Francisco Martim Megale</i> <i>Gerard Lesbazeille</i> <i>Haroldo Rebuzzi (in memoriam)</i> <i>Hermínio Mosca</i> <i>Pedro José de Oliveira Lopes</i> <i>Petrobrás - BR Distribuidora</i>
2021 <i>Dagnor Roberto Schneider</i> <i>Hugo Leal</i> <i>Jair Messias Bolsonaro</i> <i>José Schütz Schwanck (in memoriam)</i> <i>Oswaldo Dias de Castro Jr.</i> <i>Oswaldo Vieira Caixeta Jr.</i> <i>Rogério Marinho</i> <i>Sandro de Castro Gonzalez</i> <i>Trade Vale Corretora de Seguros</i>	2016 <i>Francesco Cupello</i> <i>Gildete Gomes de Menezes</i> <i>José Gerlado Vantine</i> <i>Luís Guilherme Schnor</i> <i>Osmar Ricardo Labes</i> <i>Paulo Vicente Caleffi</i>	2011 <i>Antônio de Oliveira Ferreira</i> <i>Geraldo Alckmin</i> <i>José Marciano de Oliveira</i> <i>Marcelo Martins Patrus</i> <i>Reed Exhibitions Alcântara</i> <i>Machado</i> <i>SETCESC - 50 anos</i>
2019 <i>Diego Andrade</i> <i>D'janir Soares de Azevedo</i> <i>José Arlan da Silva Rodrigues</i> <i>Kagio Miura</i> <i>Nicole Goulart</i> <i>Tayguara Helou</i>	2015 <i>Clóvis Nogueira Bezerra</i> <i>Glorivan Parreira França</i> <i>Edson Borges de Sousa</i> <i>João Nunes</i> <i>Lauro Megale Neto</i>	2010 <i>Fernando Antônio Simões</i> <i>José Antônio Fiorot</i> <i>José da Fonseca Lopes</i> <i>Ricardo Lima de Miranda</i> <i>SETCESP 75 anos</i> <i>Silvio Torres</i>
2018 <i>Adauto Bentivegna Filho</i> <i>Afrânio Rogério Kieling</i> <i>Autotrac Comércio</i> <i>Telecomunicações S/A</i> <i>Fernando Antonio Simões</i> <i>Gladstone Viana Diniz Lobato</i> <i>Nelson Marquezelli</i> <i>Sebastião Segundo Dantas</i> <i>Sulamein Bittar</i>	2014 <i>Antônio Jacarandá G. Oliveira</i> <i>COMJOVEM Nacional</i> <i>Henrique Zuppardo</i> <i>José de Araújo Silva (China)</i> <i>Narciso Figueirôa Jr</i> <i>Rivas Rezende Costa</i> <i>Roseli Correia de Amorim</i> <i>Sérgio Luiz Malucelli</i> <i>Vanderlei Macris</i>	2009 <i>Bernardo Figueiredo</i> <i>Expresso Jundiaí São Paulo Ltda</i> <i>Franco Di Gregório</i> <i>Jackson Schneider</i> <i>Omar José Gomes</i> <i>Sérgio Casagrande</i>
	2013 <i>Adriano Depentor</i> <i>Altamir Filadelfi Cabral</i> <i>Edmara Claudino dos Santos</i> <i>Elza Lúcia Panzan</i> <i>Gildásio Vilela de Castro</i> <i>Haroldo Zacharias</i> <i>Mauro Lopes</i> <i>SINDICARGA - RJ 80 anos</i> <i>Vicente Aparício Y Moncho</i>	2008 <i>Ademir Pozzani</i> <i>Instituto WCF Brasil</i> <i>Jacinto Souza dos Santos Jr</i> <i>Luiz Wagner Chieppe</i> <i>Odayr Baptistella Elias – Buck (in memoriam)</i> <i>Paulo Sérgio Ribeiro da Silva</i>

2007
Arlindo Wandscheer
Bernardo Getúlio P. Gomes
J. Pedro Correia
José Alexandre N. Resende
José Fioravanti
Julio Simões
Manoel Sousa Lima Jr.
Marcelo Perrupato e Silva
Mauro Marcondes Machado
Nilson Faria
Paulo Roberto de Souza
Paulo Sérgio Passos
Rápido 900 Transportes
Rodoviários Ltda
Waldemar de Oliveira Verdi

2006
Astrogildo Joaquim Pinto
Carlos Panzan
Dimas Barbosa Araujo
Eraldo Dias de Castro
Francisco Cézar Holanda de Oliveira
Gonzaga Patriota
José Augusto da Fonseca Valente
Mário Negromonte
Maryland Moraes
Sérgio Gonçalves Neto
Vander Francisco Costa

2005
Jair Nardo
Marcelo M. da Rocha
Marco Aurélio de Mello
Paulo Afonso R. da Silva Lustosa
Picorelli S/A Transportes
Raul Randon
Sônia Rotondo
Tânia Drumond

2004
Antonio Cupello
Carlos Alberto Mira
Etevaldo Eugênio Azevedo
Julio Nicolucci Jr. (in memoriam)
Rodoviário Ramos Ltda
Romildo Menegon
Talito Endler

2003
Ary Kara José
Edison Rodruigues Ferreira
Expresso Araçatuba S/A
Irani Bertolini
Luiz Gonzaga Féix Buzgaib
Mario Luft
Ney Borges Nogueira

2002
Américo da Cunha Pereira
Eduardo Ferreira Rebuzzi
Expresso Javali S/A
Expresso Mercúrio S/A
Flávio de Almeida Salles
Ladair Pedro Michelin
Luiz França de Mesquita
Marcos Aurélio Ribeiro
Roberto Mira
Rodoviário Cinco Estrelas Ltda
Saul Nurkin (in memoriam)
Urubatan Helou

2001
Antonio Dias de Castro Ayval da Luz
Braz Paulo Salles
Hosrt Otto Schley
Neuto Gonçalves dos Reis Roberto
Teixeira Neto Transportadora
Guairacá S/A Transportes Sideral
Valter Célio Boscatto

2000
Empresa de Transportes Atlas
Flávio Benatti
Francisco Pelucio
Gilberto Frâncio
Jesú Ignácio de Araújo
José Hélio Fernandes
Marum Patrus de Sousa
Minas Goiás S/A Transportes

1998
Antônio Pereira de Siqueira
Romeu Natal Panzan
Marco Antônio O. Maciel

1995
Cremilda dos Santos Silva
Newton Gibson
Hermenegildo Fração
Hélcio Lobo Miglioli
Mário Amato

1993
Adalberto Panzan
Afonso Moreira de Sousa
Alberto Goldman
Armando de Oliveira e Silva
Clésio Soares de Andrade
Darney Carvalho
Domingos Gonçalves O. Fonseca
Henrique Stefani

1992
José da Fonseca Lopes
Manoel Augusto Pereira
Moacir Ferro
Reinaldo Parreiras
Romeu Nerci Luft
Sebastião Ubson C. Ribeiro

1991
Alfredo Peres da Silva
Guilhermo E. Lambrechts
José Morgado
Osório Coelho G. Filho

1990
Américo Estelles
Editora TM
Geraldo Aguiar de Brito Vianna
Gilberto Merolli
Oswaldo Schmidt (in memoriam)
Oréstes Quércia
Pieter Groenendijk
Ricardo Dias Alves
Roberto Marinho
Volvo do Brasil
Wander Soares

1989
Camilo Cola
Lucas Batista de Rezende
Mercedes-Benz do Brasil S.A
Nilson Gibson
Thiers Fattori Costa
Victor Faccioni

1988
Adalberto Bezerra de Melo Filho
Cunha Bueno
Lauro Megale
Nelly Nogueira
Paulo brossard de Souza Pinto
Oswaldo Dias de Castro
Wander Soares

1987
Agrário Marques Dourado
Attílio Giacomelli
Baldonero Taques Filho
João Baptista de Oliveira
Figueiredo
Luiz Pandolfo Sebastião
Peregrino Ribeiro
Vicente Costa

1986
Aristóteles de Carvalho Rocha
José Carneiro de Gusmão Lacerda
Pamcary
Sylvio Fortunato
Valmor Weiss

1985
Isaac Leal Sampaio
General Leônidas Pires Gonçalves
Luiz Felipe Haj Mussi
Rubens D'Amore
Tancredo Neves (in memoriam)

1984
Antonio Ruas
Denisar de Almeida Arneiro
Cloraldino Soares Severo
Edgar Fazenda
Jarbas Passarinho
Luciano Gomes Pinho
Luiz Carlos de Urquiza Nóbrega
Murilo Macedo
Orlando Monteiro (in memoriam)





José Marciano de Oliveira
Presidente do Sulcarj –
Sindicato das Empresas de Transportes de Cargas e Logística do Sul Fluminense

A importância do Sulcarj no desenvolvimento do

SUL FLUMINENSE

Em uma região conhecida por suas belas paisagens naturais e próspera indústria, um nome se destaca: Sulcarj, ou Sindicato das Empresas de Transportes de Cargas e Logística do Sul Fluminense. Fundada em 1989, tem desempenhado um papel inestimável no desenvolvimento da região Sul Fluminense, trabalhando incansavelmente para representar, apoiar e promover o crescimento das empresas de transporte de carga e logística.

Nesta edição, tivemos a oportunidade de conversar com o homem no centro desta organização influente, o Sr. José Marciano de Oliveira, presidente do conselho de administração do Grupo Toniato, uma empresa especializada em segmentos químicos, agroquímicos e em todo o mercado que exija um alto nível de especialização. Com uma frota de mais de 700 veículos próprios e 300 agregados, oferece soluções logísticas diferenciadas, conta com uma infraestrutura completa e profissional para atender prontamente seus clientes com tecnologia de ponta, know-how e segurança.

Com a mesma seriedade e comprometimento que marcou sua carreira, Mariano explica: “Primeiramente, gostaria de agradecer o convite para falar sobre a Sulcarj e seu impacto na região Sul Fluminense. O Sulcarj é mais do que um sindicato; é uma parte fundamental da economia do Sul Fluminense.”

“A indústria de transporte de carga e

logística é a espinha dorsal de qualquer economia. Ela é responsável por mover bens de um lugar para outro, permitindo a continuidade do comércio e o crescimento da economia. Sem um setor de logística eficiente, há atrasos na entrega, o que prejudica negócios de todos os tamanhos e tipos.”

Nosso papel nesse setor vital é garantir que as empresas de transporte de cargas e logística no Sul Fluminense tenham a representação e o apoio de que precisam. Isso é feito por meio da defesa de políticas favoráveis, da promoção de treinamentos e de cursos para atualização e da melhoria das habilidades da força de trabalho, fomentando a cooperação entre as empresas do setor.

O poder transformador da tecnologia e da IA no transporte de cargas e logística

Enquanto Marciano se orgulha do trabalho realizado pelo Sulcarj, ele está igualmente animado com o futuro – um futuro que está se moldando ao redor de tecnologias avançadas e de inteligência artificial (IA).

“As tecnologias digitais estão revolucionando todos os aspectos de nossa sociedade, e o setor de logística não é exceção”. Estamos vendo avanços incríveis na forma como as cargas são rastreadas, como os itinerários são planejados e até mesmo como os veículos são operados.

O presidente, cuja paixão por inovação é tão palpável quanto sua dedicação ao crescimento da indústria, se ilumina quando a conversa se volta para a tecnologia e IA. Ele vê essa incorporação não apenas como uma necessidade no mundo acelerado de hoje, mas também como uma oportunidade fantástica para revolucionar a indústria da logística e de transporte de cargas.

“As novas tecnologias têm o poder de remodelar totalmente a forma como operamos”. Estamos vivenciando avanços que melhoram a eficiência, a segurança e a sustentabilidade do nosso setor, e a IA está no coração de muitos desses avanços.”

É nesse cenário de inovação acelerada que a parceria do Sulcarj com a GS Tecnologia do Grupo Toniato se destaca. A GS Tecnologia é uma grande aliada, ajudando as empresas associadas do Sulcarj a inovarem e a transformarem seus projetos por meio de soluções tecnológicas inovadoras. Ao incorporar a inteligência artificial e as tecnologias avançadas oferecidas pela GS Tecnologia, as empresas de logística são capazes de acelerar seus processos, de melhorar a eficiência operacional e, em última análise, de oferecer um melhor serviço ao cliente.

Um dos exemplos mais notáveis é a otimização de rotas, em que a IA é usada para calcular os melhores caminhos para a entrega de mercadorias. “Utilizando IA, podemos analisar um grande volume de dados – como condições de tráfego, previsões climáticas, capacidade de carga dos veículos, dentre outros – para determinar a rota mais eficiente. Isso não apenas acelera as entregas, mas também economiza combustível e reduz as emissões de carbono.”

Outro uso significativo da IA é na previsão da demanda, especialmente importante em uma indústria cujas margens de lucro muitas vezes dependem da capacidade de antecipar as necessidades do mercado. “Ao analisar dados de vendas, tendências de mercado e outros fatores, a IA pode nos ajudar a prever com precisão a demanda futura. Isso permite que as empresas de logística se preparem de maneira mais eficiente e evitem tanto a escassez quanto o excesso de estoque”.

Além disso, a automação

proporcionada pela tecnologia e pela IA também está revolucionando a forma como as mercadorias são movimentadas e armazenadas. “Estamos vendo um aumento no uso de drones para entrega de pequenas mercadorias e a implementação de sistemas de automação de armazéns, que podem localizar e mover mercadorias de forma mais eficiente do que nunca. Além disso, a IA e a robótica estão tornando a manutenção dos veículos mais precisa, o que evita atrasos inesperados nas entregas.”

Ele também é rápido em salientar que a IA e a tecnologia não estão apenas melhorando a eficiência operacional, mas nos ajudando a melhorar o serviço ao cliente. “Esse caminho é fortemente percebido por mim, uma vez que vivencio diretamente a aplicação dessa tecnologia na minha empresa utilizando chatbots. Além disso, com a GS Tecnologia, desenvolvemos a SARA, nossa assistente virtual de atendimento ao cliente, capaz de realizar a análise de dados do cliente para personalização de serviços e até mesmo o rastreamento em tempo real das remessas, transformando a experiência do cliente e a tornando mais transparente e gratificante.”

Perspectivas e desafios para o futuro do transporte rodoviário de cargas no Brasil

Quando perguntamos ao Sr. Marciano sobre as perspectivas para o futuro do transporte rodoviário de cargas no Brasil, a paixão em sua voz é evidente. No entanto, ele também reconhece os desafios significativos que a indústria enfrenta.

“O Brasil tem um potencial enorme. Temos um vasto território, uma economia em crescimento e uma demanda crescente por transporte de mercadorias. Com a crescente urbanização e com a expansão do comércio eletrônico, vejo um futuro brilhante para o transporte de cargas”, afirma.

Ele se mostra otimista, particularmente no que diz respeito à adoção de tecnologia. “Estamos incorporando cada vez mais a IA e outras tecnologias inovadoras em nossas operações, o que nos permite aumentar a eficiência, reduzir os custos e melhorar a qualidade dos nossos serviços.”

No entanto, também destaca alguns

As tecnologias digitais estão revolucionando todos os aspectos de nossa sociedade, e o setor de logística não é exceção. Estamos vendo avanços incríveis na forma como as cargas são rastreadas, como os itinerários são planejados e até mesmo como os veículos são operados.

Além de sua atuação em nível de indústria, temos também desempenhado um papel crucial no desenvolvimento econômico da região Sul Fluminense. A entidade tem sido fundamental no desenvolvimento de projetos como o Condomínio Industrial de Barra Mansa, um empreendimento que visa impulsionar o crescimento econômico local e gerar empregos.

dos desafios que o setor de transporte de cargas enfrenta. Um deles é a infraestrutura inadequada. “A condição das nossas estradas, a falta de infraestrutura logística adequada e a ineficiência dos portos são problemas sérios que afetam a eficiência do transporte de cargas, aumentam os custos e atrasam as entregas.”

Outro desafio significativo é a segurança. “O roubo de cargas é uma grande preocupação para nós. Precisamos de uma estratégia eficaz e de políticas fortes para combater esse problema.”

Ainda ressalta a necessidade de treinamento e educação adequados para a força de trabalho. “Precisamos preparar nossa força de trabalho para a era digital. Isso significa não apenas treinamento em novas tecnologias, mas também em habilidades como pensamento crítico e resolução de problemas.”

“Apesar desses desafios, estou confiante no futuro do transporte de cargas no Brasil. Estou ansioso para ver como o Sulcarj e o setor como um todo vão se transformar e prosperar nos próximos anos.”

A contribuição do Sulcarj para superar desafios e o desenvolvimento do setor de transportes

Como o setor de transporte de cargas se prepara para enfrentar os desafios futuros, o Sulcarj está assumindo um papel proativo e significativo para navegar nessa paisagem em constante mudança.

“Acredito que a solução para os problemas que enfrentamos como indústria não está em evitá-los, mas em enfrentá-los de frente, e somos um exemplo disso.”

Nosso sindicato tem sido uma voz

poderosa para a indústria, pressionando por melhorias na infraestrutura logística, incluindo estradas, portos e instalações de armazenamento. “Estamos constantemente dialogando com o governo e com as partes interessadas relevantes para garantir que nossas preocupações sejam ouvidas e que ações concretas sejam tomadas para resolver essas questões”.

No que diz respeito à segurança, temos trabalhado de mãos dadas com as autoridades locais e nacionais para combater o roubo de cargas. Além disso, a organização tem promovido o uso de tecnologias avançadas, como rastreamento por GPS e soluções de IA, para melhorar a segurança das operações de transporte.

“Em termos de treinamento e educação, temos sido um defensor da capacitação da força de trabalho. Estamos trabalhando para garantir que nossa força de trabalho esteja pronta para as demandas do século 21. Isso inclui treinamento em novas tecnologias e o desenvolvimento de habilidades essenciais como pensamento crítico e resolução de problemas.”

Além de sua atuação em nível de indústria, temos também desempenhado um papel crucial no desenvolvimento econômico da região Sul Fluminense. A entidade tem sido fundamental no desenvolvimento de projetos como o Condomínio Industrial de Barra Mansa, um empreendimento que visa impulsionar o crescimento econômico local e gerar empregos.

“É importante para nós contribuirmos com a prosperidade de nossa região. Nos vemos como mais do que apenas uma organização de transporte de cargas: somos uma parte integrante da comunidade e estamos comprometidos em fazer tudo o que pudermos para ajudar a nossa região a crescer e a prosperar.”

À medida que entidade se prepara para enfrentar os desafios futuros, a organização está mais determinada do que nunca a continuar desempenhando seu papel como líder na indústria de transporte de cargas. Com sua dedicação à inovação, compromisso com a superação de desafios e seu papel proativo no desenvolvimento econômico, está posicionada

para continuar sendo um pilar do setor de transporte de cargas no Brasil.

Um compromisso com a sustentabilidade:

o Programa Despoluir

Um aspecto fundamental de sua atuação na região é o seu compromisso com a sustentabilidade. Em parceria com a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e com a Federação do Transporte de Cargas do Estado do Rio de Janeiro (Fetranscarga), o Sulcarj atende as empresas da região com o Programa Ambiental do Transporte: Despoluir.

“Em um momento em que o mundo busca alternativas sustentáveis de crescimento, o transporte, atividade fundamental para o desenvolvimento do Brasil, assume sua responsabilidade em favor da qualidade de vida e do meio ambiente.”

O Despoluir foi criado como uma iniciativa conjunta da Confederação Nacional do Transporte (CNT), do Serviço Social do Transporte (SEST/SENAT). O programa tem como objetivo melhorar a atuação ambiental do setor e cuidar da saúde dos trabalhadores e de seus familiares.

“O Despoluir se consolida como grande parceiro dos transportadores por meio de diversas ações que promovem o bem-estar, mudam mentalidades e multiplicam conhecimentos. No centro de tudo isso, está o trabalhador do setor de transporte, que se torna um disseminador de boas práticas socioambientais.”

Ele também visa estimular e defender um transporte cada vez mais limpo, eficiente e sustentável, trazendo benefícios não só para os trabalhadores do setor, mas também para toda a sociedade. Seu propósito promover é a melhoria da qualidade de vida dos transportadores, engajando-os em ações de responsabilidade socioambiental. Sua visão é ser a principal iniciativa que contribui para o desenvolvimento sustentável do setor de transporte no Brasil.

Entre seus valores estão a valorização humana, a sustentabilidade, a ética, o comprometimento e a inovação. Esses valores são compartilhados e promovidos ativamente pelo Sulcarj em seu trabalho com as empresas de

transporte de carga no Sul Fluminense. Com esse programa, reforçamos nosso compromisso com a promoção de um futuro sustentável para o setor de transporte de cargas na região.

Ao encerrar esta matéria, como presidente do Sulcarj, Marciano emerge como a voz representativa de todos os transportadores rodoviários de carga da região Sul Fluminense, comemorando a notável realização da NTC em alcançar um marco importante para a indústria de transporte de cargas do Brasil: a promulgação da Lei nº 14.599/2023. Esta é a prova do empenho e da determinação incansáveis da Associação NTC, uma conquista que nos oferece mais segurança e independência na gestão dos riscos associados à nossa atividade.

“Demonstramos nossa mais profunda gratidão ao presidente da NTC&Logística, Francisco Pelucio, e a todos os membros da organização que contribuíram para esta vitória. Sua liderança decidida e visão de futuro têm sido alicerce para o fortalecimento e evolução contínua do nosso setor. Com seu engajamento e diligência, garantiram progressos que têm um impacto significativamente positivo para todos nós do setor de transportes.”

E é aqui que chegamos ao fim de nossa jornada, uma exploração profunda do trabalho do Sulcarj e da visão de seu presidente. Ele e sua equipe, na vanguarda da transformação do transporte de carga e logística, demonstram como visão, inovação e persistência podem pavimentar um caminho sustentável para o futuro. Com os pés firmemente no presente, mas o olhar voltado para o horizonte, estão sem sombra de dúvida liderando o futuro do transporte de cargas na região Sul Fluminense e, por extensão, em todo o Brasil.

À medida que entidade se prepara para enfrentar os desafios futuros, a organização está mais determinada do que nunca a continuar desempenhando seu papel como líder na indústria de transporte de cargas. Com sua dedicação à inovação, compromisso com a superação de desafios e seu papel proativo no desenvolvimento econômico, está posicionada para continuar sendo um pilar do setor de transporte de cargas no Brasil.

Espírito Santo na expectativa
de se tornar

SOLUÇÃO PORTUÁRIA PARA O BRASIL

Falar da vocação logística do Espírito Santo, como diz o ditado popular, parece “chover no molhado”. Afinal, a excelente posição geográfica do Estado capixaba teria tudo para facilitar nossa conexão não apenas com diferentes regiões do Brasil, mas com outros países. Porém, sofremos há décadas com problemas de infraestrutura rodoviária, portuária e ferroviária que acanham todo esse potencial. Não é de hoje que jogamos luz a este tema. Mas, então, o que há de diferente neste artigo? É que, ao que tudo indica, estamos diante da grande possibilidade de virar a página e iniciar uma nova rota – rota esta que passa, obrigatoriamente, pelos nossos portos.

Além da privatização da Codesa assinada em setembro do ano passado e que cedeu lugar à Vports – Autoridade Portuária, os bons ventos que sopram a nosso favor trazem consigo o Imetame Logística Porto, o Portocel e o Estaleiro Jurong, todos na região de Aracruz, norte do Estado. E a logística portuária capixaba não para por aí! Além dos portos de Tubarão e Praia Mole, em Vitória, e Ubu, na região sul, ainda existem três projetos em andamento: Petrocity, norte do estado, e Itaoca Offshore e Porto Central, ambos no Sul. Ou seja, o complexo portuário capixaba, que é gigante, vive um momento diferenciado. Estamos, efetivamente, diante da possibilidade de aproveitar nossas potencialidades,

e essa é uma excelente notícia!

Já tem muita coisa deixando de ser projeto e se tornando realidade, e neste cenário é impossível não falar em Aracruz, município que tem tudo para se tornar a menina-dos-olhos do modal portuário com os investimentos do Imemate, Portocel e Jurong.

O Imetame Logística Porto será um complexo de terminais privados com administração portuária própria, incluindo terminais para contêineres, grãos, carga geral e granéis líquidos. Com sua profundidade de 17 metros, viabilizará a vinda de navios de grande porte que hoje ainda não operam de forma eficiente no Brasil e será o primeiro porto da costa leste da América do Sul a ter infraestrutura para a próxima geração de navios contêineres, os chamados New Post-Panamax, com capacidade de 14.000 TEU (contêiner equivalente de 20 pés) para contêineres.

Único terminal portuário brasileiro especializado na movimentação de produtos florestais, Portocel é considerado um dos mais eficientes do mundo. Com capacidade para embarcar 7,5 milhões de toneladas/ano, dispõe de uma completa infraestrutura logística, instalações e equipamentos integrados a diferentes modalidades de transporte – importação e exportação, longo curso e cabotagem, cargas gerais, projetos, granéis e operações de óleo e gás –, está conectado



Luiz Alberto Teixeira
Presidente do
Transcares – Sindicato
das Empresas de
Transportes de Cargas
no Estado do Espírito
Santo



por malha rodoviária e ferroviária aos principais centros produtivos e de consumo do país e somente em 2022 operou 431 navios e teve 6,3 milhões de toneladas de cargas embarcadas.

Jurong forma a tríade do norte capixaba. Estamos falando de um estaleiro full service dedicado à construção naval e à transformação e reparação de equipamentos offshore.

E não bastasse ser “a casa” desses três empreendimentos, Aracruz também vai sediar a única zona de processamento de exportação (ZPE) privada do estado, que será instalada na Barra do Riacho. A sigla se refere a uma espécie de zona franca voltada a empresas que operam com exportação. Essas zonas são áreas de livre comércio com o exterior, destinadas à instalação de empresas voltadas à produção de bens a serem vendidos para fora do Brasil. Atualmente, o Brasil conta com duas ZPEs em operação, no entanto ambas são públicas. Elas operam em Pecém, no Ceará, e em Parnaíba, no Piauí.

Saindo de Aracruz e subindo um pouco mais, chegaremos a São Mateus, escolhido para receber o Terminal Portuário de Urussuquara – Petrocity, que certamente vai reforçar o modal. Estamos falando de mais um terminal privado, de cargas gerais, para atender às demandas de

serviços logísticos offshore do mercado nacional de petróleo e gás.

Apesar de tanto holofote para o norte do estado, a região Sul do ES não ficará para trás, prejudicada ou isolada diante dessas novas perspectivas que se desenham.

Além do Porto de Ubu (Samarco), que movimentava pelotas e minério de ferro, granéis sólidos e carga geral e é utilizado em operações de supply boats para indústria de petróleo, o Itaoca Offshore tende a ser instalado no município de Itapemirim também para atender às demandas de serviços logísticos offshore do mercado nacional de petróleo e gás. Além disso, o “gigante” Porto Central recebeu a licença ambiental, e as obras serão, enfim, iniciadas. Resultado da parceria entre a TPK Logística e o Porto de Roterdã, maior porto marítimo da Europa, ele será um porto multicargas, ou seja, movimentará contêiner e granéis sólidos e líquidos e dará apoio offshore no município de Presidente Kennedy, no extremo sul do estado.

O otimismo bate à nossa porta e estamos vislumbrando dias melhores para a logística com todos os segmentos que ela envolve. Enfim, estamos diante de uma realidade: o Espírito Santo se tornar uma das maiores potências portuárias do Brasil.

A inexistência de periculosidade em razão da

QUANTIDADE DE COMBUSTÍVEL EXISTENTE

nos tanques dos veículos

1. INTRODUÇÃO

Visando compensar o empregado por trabalhar em ambiente perigoso à sua saúde, a Consolidação das Leis do Trabalho (CLT) adotou o critério de pagamento de um adicional correspondente a 30% calculado sobre o salário base.

Trata-se de uma opção do legislador que recebeu críticas da doutrina, chamando este critério de tarificação, mas a legislação admite a prestação de serviços em ambientes laborais que ofereçam risco à vida do trabalhador desde que sejam tomadas medidas preventivas de segurança e pago o adicional correspondente a 30% sobre o salário-base.

2. ENQUADRAMENTO LEGAL

De acordo com o artigo 193 da CLT, são consideradas atividades ou operações perigosas, na forma da regulamentação aprovada pelo Ministério do Trabalho e Emprego (TEM), aquelas que, por sua natureza ou métodos de trabalho, impliquem risco acentuado em virtude de exposição permanente do

trabalhador a: I - inflamáveis, explosivos ou energia elétrica; II - roubos ou outras espécies de violência física nas atividades profissionais de segurança pessoal ou patrimonial. III - colisões, atropelamentos ou outras espécies de acidentes ou violências nas atividades profissionais dos agentes das autoridades de trânsito. §1º - O trabalho em condições de periculosidade assegura ao empregado um adicional de 30% (trinta por cento) sobre o salário sem os acréscimos resultantes de gratificações, prêmios ou participações nos lucros da empresa. §2º - O empregado poderá optar pelo adicional de insalubridade que porventura lhe seja devido. §3º Serão descontados ou compensados do adicional outros da mesma natureza eventualmente já concedidos ao vigilante por meio de acordo coletivo. §4º São também consideradas perigosas as atividades de trabalhador em motocicleta.

A CLT deixa claro no artigo 193 que as atividades que geram o recebimento de adicional de periculosidade são aquelas especificadas na

Por Narciso Figueirôa Junior

**Após o fechamento desta edição, através da Mensagem n.572/2023, de 03/11/2023, o PL 1949 foi vetado integralmente pela presidência da República.*

forma da regulamentação do Ministério do Trabalho.

Neste passo, o artigo 195 da CLT dispõe que:

“A caracterização e a classificação da insalubridade e da periculosidade, segundo as normas do Ministério do Trabalho, far-se-ão através de perícia a cargo de Médico do Trabalho ou Engenheiro do Trabalho, registrados no Ministério do Trabalho.”

Logo, a classificação de atividades ou operações como perigosas dependerá da classificação existente em norma regulamentadora (NR) editada pelo MTE ou de realização de perícia por médico ou engenheiro do trabalho.

Há jurisprudência pacífica do Tribunal Superior do Trabalho (TST) por meio da Súmula 448, estabelecendo que: I - Não basta a constatação da insalubridade por meio de laudo pericial para que o empregado tenha direito ao respectivo adicional, sendo necessária a classificação da atividade insalubre na relação oficial elaborada pelo Ministério do Trabalho; II - A higienização de instalações sanitárias de uso público ou coletivo de grande circulação, e a respectiva coleta de lixo, por não se equiparar à limpeza em residências e escritórios, enseja o pagamento de adicional de insalubridade em grau máximo, incidindo o disposto no Anexo 14 da NR-15 da Portaria do MTE nº 3.214/78 quanto à coleta e à industrialização de lixo urbano.

A regulamentação da periculosidade se encontra na NR-16 da Portaria 3.214/78, e de acordo com o item 16.1 são consideradas atividades e operações perigosas as constantes dos anexos da referida norma regulamentadora.

No que concerne às operações de transporte de inflamáveis líquidos ou de gasosos liquefeitos em quaisquer vasilhames e a granel, o item 16.6 estabelece que são consideradas em condições de periculosidade, com exclusão para o transporte em pequenas quantidades, até o limite de 200 litros para os inflamáveis líquidos e 135 quilos para os inflamáveis gasosos liquefeitos.

Entretanto, a NR-16, no subitem 16.6.1, deixa claro que as quantidades de inflamáveis, contidas nos tanques de consumo próprio dos veículos, não serão consideradas para efeito desta norma, independentemente da quantidade, pois o limite de 200 litros é apenas para o transporte de inflamáveis líquidos ou gasosos liquefeitos.

Por meio da Portaria SEPRT 1.357, de 09/12/2019, foi incluído na NR-16 o subitem 16.6.1.1 para dispor que não se aplica o item 16.6 às quantidades de inflamáveis contidas nos tanques de combustível originais de fábrica e suplementares, certificados pelo órgão competente.

A despeito da clareza solar da mencionada norma regulamentadora, o segmento do transporte rodoviário de cargas tem enfrentado problemas com discussão judicial da periculosidade em razão da quantidade de combustível existente nos tanques dos veículos de transporte.

Há decisões judiciais trabalhistas, inclusive do TST, que equivocadamente entendem haver periculosidade quando a quantidade de combustível existente no tanque de combustível dos caminhões excede o limite de 200 litros.

Tais decisões equiparam o excesso do limite de 200 litros no tanque ao transporte de combustível, aplicando a NR-16 apenas em relação ao item 16.6, relegando ao oblívio os itens 16.6.1 e 16.6.1.1.

Logo, a NR-16 não classifica como perigosas as quantidades de inflamáveis contidas nos tanques de consumo próprio dos veículos, originais de fábrica e suplementares, certificados pelo órgão competente, conforme dispõe o subitem 16.6.1.1.

É certo que o combustível contido nos tanques do caminhão é para consumo próprio e não permanece toda a viagem com mesma quantidade de líquido inflamável, pois o combustível é consumido ao longo do percurso, reduzindo a sua quantidade gradativamente.

Há outros sólidos argumentos jurídicos que afastam a periculosidade em razão da quantidade de combustível existente nos tanques de combustíveis dos caminhões que excedem 200 litros e que demonstram ser absolutamente equivocadas as decisões judiciais trabalhistas que aplicam apenas o item 16.6 da NR-16.

O item 16.7 da NR-16, alterado pela Portaria SIT 312, de 23/03/2012, dispõe que, para efeito da referida norma regulamentadora, considera-se líquido combustível todo aquele que possua ponto de fulgor maior que 60 °C e inferior ou igual a 93 °C. Neste ponto, vale frisar que o óleo diesel S10 possui ponto de fulgor de 38 °C, ou seja, não oferece risco para efeitos da NR-16.

De acordo com o artigo 117 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), os veículos de transporte de carga e

os coletivos de passageiros deverão conter, em local facilmente visível, a inscrição indicativa de sua tara, o peso bruto total (PBT), o peso bruto total combinado (PBTC) ou a capacidade máxima de tração (CMT) e sua lotação.

A tara do veículo de transporte rodoviário de cargas corresponde ao peso próprio do veículo mais o peso da carroceria, os equipamentos, o tanque de combustível, as ferramentas, os acessórios, a roda sobressalente, o extintor de incêndio e o fluido de arrefecimento.

A lotação é a carga útil máxima mais o condutor e os passageiros transportados.

Portanto, o tanque de combustível faz parte da tara do veículo de transporte, e não da lotação – ou seja, o tanque não é compartimento de carga.

Além disso, a própria NR-16 estabelece que a quantidade de combustível contida nos tanques dos veículos não é perigosa não se tratando de transporte efetivo de combustível, mesmo que seja superior a 200 litros.

3. RESOLUÇÃO CONTRAN 181/2005

No que tange ao tanque suplementar, ou seja, aquele que não é instalado pela montadora, não se trata de improvisação, como equivocadamente tem sido entendido. Há regulamentação específica para a sua instalação e não há nada de irregular nisto.

A Resolução CONTRAN 181, de 01/09/2005, disciplina a instalação de múltiplos tanques e de tanque suplementar e a alteração da capacidade do tanque original de combustível líquido em veículos dedicado à sua propulsão ou à operação de seus equipamentos especializados.

A referida norma define tanque suplementar como aquele instalado no veículo após seu registro e licenciamento para o uso de combustível líquido dedicado à sua propulsão ou à operação de seus equipamentos especializados.

A norma também permite a instalação de tanque suplementar de combustível somente em caminhões, caminhões-tratores, reboques e semirreboques e a instalação de mais de um tanque suplementar.

Dispõe que a capacidade total dos tanques de combustível dos veículos automotores fica limitada ao máximo de 1.200 litros.

Atribui aos fabricantes, aos importadores, às montadoras e às encarregadoras de veículos a obrigação de indicar no respectivo manual, para os veículos

novos, a posição, a fixação e a capacidade volumétrica total do tanque suplementar.

A instalação do tanque suplementar ou alteração da capacidade volumétrica, após o registro do veículo, somente poderá ser realizada mediante prévia autorização da autoridade competente.

Para a regularização do veículo com tanque suplementar, deverá ser apresentado junto ao órgão competente o Certificado de Segurança Veicular (CSV), nos moldes da legislação em vigor, para fins de emissão de novo Certificado de Registro de Veículo (CRV) e do Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo (CRLV).

Por fim, a Resolução 181/2005 prevê que a quantidade de tanques instalados, a respectiva capacidade volumétrica e o número do CSV deverão constar do campo de “Observações” do CRV e do CRLV.

4. DA JURISPRUDÊNCIA

Como afirmado alhures, apesar da clareza dos dispositivos legais e infralegais anteriormente mencionados, as empresas de transporte rodoviário de cargas estão sendo condenadas a pagar o adicional de periculosidade aos seus motoristas somente pelo fato de o veículo possuir tanque de combustível de fábrica ou suplementares com capacidade superior a 200 litros.

Neste sentido, vale destacar as seguintes decisões do TST:

“II - RECURSO DE REVISTA INTERPOSTO NA VIGÊNCIA DA LEI Nº 13.467/2017. TRANSCENDÊNCIA. RECLAMANTE. ADICIONAL DE PERICULOSIDADE. MOTORISTA DE CAMINHÃO. CONDUÇÃO DE VEÍCULO COM TANQUE SUPLEMENTAR PARA CONSUMO. EQUIPARAÇÃO A TRANSPORTE DE INFLAMÁVEL

1 - Conforme decisões emanadas da SBDI-I, esta Corte Superior tem adotado o entendimento de que o transporte de tanque suplementar de combustível, em quantidade superior a 200 litros, ainda que utilizado para abastecimento do próprio veículo, gera direito ao recebimento do adicional de periculosidade, por equiparar-se ao transporte de inflamável, nos termos da NR-16 da Portaria nº 3.214/78 do MTE, item 16.6. Há julgados. 2 - Recurso de revista de que se conhece e a que se dá provimento.” (TST-RRAg-106-36.2019.5.08.0005, 6ª Turma, publ. 12/03/21, Rel. Min. Katia Magalhães Arruda)

“RECURSODEREVISTA-ADICIONALDEPERICULOSIDADE

- MOTORISTA DE CAMINHÃO - CONDUÇÃO DE VEÍCULO COM TANQUE EXTRA - CAPACIDADE SUPERIOR A 200 (DUZENTOS) LITROS - EQUIPARAÇÃO A TRANSPORTE DE INFLAMÁVEL - TRANSCENDÊNCIA POLÍTICA O adicional de periculosidade é devido na hipótese de o veículo possuir um segundo tanque, original de fábrica ou suplementar, com capacidade superior a 200 (duzentos) litros, mesmo para consumo próprio. Não se aplica a exceção descrita no subitem 16.6.1 da NR 16, na medida em que o motorista que conduz veículo com capacidade volumétrica dos tanques superior a 200 (duzentos) litros está submetido a situação de risco, equiparando-se a atividade ao transporte de inflamáveis. Recurso de Revista conhecido e provido.” (TST-RR-21354-65.2016.5.04.0202, 4ª Turma, publ. 06/05/22, Rel. Min. MARIA CRISTINA IRIGOYEN PEDUZZI)

Estas decisões, com o devido respeito, são completamente equivocadas, pois entendem que a existência de tanque suplementar ou original de fábrica com capacidade superior a 200 litros se equipara ao transporte de produto inflamável, sendo que tal volume se revela significativo, caracterizando risco acentuado.

Para estas decisões, é indiferente se o combustível é armazenado em tanques originais de fábrica, suplementares ou alterados para ampliar a capacidade do tanque original, pois o que submete o motorista à situação de risco é a capacidade volumétrica total dos tanques, nos termos do artigo 193, inciso I, da CLT e do item 16.6 da NR-16.

Este entendimento, a nosso ver, não se sustenta à luz da legislação existente e das regras contidas na NR-16.

O artigo 193 da CLT condiciona o direito ao adicional de periculosidade, a classificação da atividade em relação contida na NR 16 da Portaria n. 3.214/1978 do MTE, cujo item “j” do Quadro nº 03 do Anexo nº 02 qualifica como atividade periculosa o transporte de vasilhames, em caminhões de carga, contendo inflamáveis líquidos, categoria a que se insere o óleo diesel, em proporção equivalente ou excedente a 200 litros.

Como afirmamos alhures, o item 16.6.1 da NR-16, por seu turno, dispõe que as quantidades de inflamáveis, contidas nos tanques de consumo próprio dos veículos, não serão consideradas para efeito da referida norma.

É indene de dúvidas que a regra prevista no item

16.6.1, de que a quantidade de combustível deve ser em proporção superior a 200 litros, desde que vinculada ao consumo próprio, não caracteriza atividade perigosa.

O item 16.6.1.1, inserido na NR-16 via Portaria SEPT 1.357 de 03/12/2019, deixou ainda mais evidente, para espantar qualquer dúvida, que: “Não se aplica o item 16.6 às quantidades de inflamáveis contidas nos tanques de combustível originais de fábrica e suplementares, certificados pelo órgão competente.”

Embora as decisões que reconhecem o direito ao adicional de periculosidade neste caso tratem apenas do transporte rodoviário de cargas, é certo que o transporte rodoviário de passageiros e o transporte aéreo estão na mesma situação, pois os ônibus rodoviários também possuem tanque de combustível com capacidade superior a 200 litros.

A respeito do adicional de periculosidade à luz dos itens 16.6 e 16.6.1 da NR-16, vale destacar a Nota Informativa SEI 7410/2020/ME, da Secretaria do Trabalho e da Subsecretaria de Inspeção do Trabalho (SEPT), Coordenação-Geral de Segurança e Saúde no Trabalho e Coordenação de Normatização, expedida em 27/03/2020, em razão de ofício encaminhado pelo Sindicato das Empresas de Transporte de Cargas e (SITRAN) de Chapecó/SC, que, avaliando a alteração do item 16.6.1 da NR-16 e de sua fundamentação, bem como a alteração trazida pela Portaria 1.357/19 que inseriu o subitem 16.6.1.1, assim se posicionou:

“Avaliadas pela CTPP as distorções ou efeitos não previstos ou não pretendidos da regulamentação, e promovidas as discussões pertinentes, foram realizados alguns ajustes no texto proposto.

Já na análise do caso material, acerca da aplicabilidade da exceção imposta pelo item 16.6.1, vislumbrou-se a intentio legis, ou seja, o fundamento teleológico do agente normatizados, que, no caso, seria aplicar o caput do item 16.6 exclusivamente aos tanques utilizados nas operações de transporte de inflamáveis líquidos ou gasosos liquefeitos, com a evidente exceção a sistema de tanques de combustível utilizados para o consumo próprio do veículo de transporte.

Nesse sentido, avaliou-se que a intentio legis tem como objetivo primordial a proteção a trabalhadores que operam no sistema de transporte de inflamáveis líquidos ou gasosos liquefeitos, uma vez que os mesmos se encontram expostos a uma amálgama de riscos conjugados pelo transporte de combustíveis e pelas

múltiplas atividades de carga e descarga dos mesmos.

Destarte, foi considerada razoável a demanda da CNT quanto ao pleito por redação mais objetiva acerca da aplicabilidade da exceção positivada pelo item 16.6.1 a todos os demais sistemas de tanques que tenham como destinação exclusiva o consumo próprio dos veículos de transporte.

Desta forma, a proposta de alteração foi pautada para deliberação na 2ª Reunião Ordinária da CTPP, realizada em 25 e 26 de setembro de 2019. Após análise e discussão da demanda pelos integrantes da CTPP, foi aprovada por consenso a inclusão do subitem 16.6.1.1 na NR-16, abaixo transcrito, Portaria SEPRT n.1.357, de 09 de dezembro de 2019: “16.6.1.1 Não se aplica o item 16.6 às quantidades de inflamáveis contidas nos tanques de combustível originais de fábrica e suplementares, certificados pelo órgão competente (NR).”

CONCLUSÃO

Deste modo, restou claro que, quando se trata de tanques de combustível para consumo próprio que sejam originais de fábrica ou suplementares, certificados pelo órgão competente, independentemente do volume dos tanques, não há que se arguir condição de periculosidade.”

Portanto, a alteração trazida pela Portaria SEPRT 1.357/19 para inserir o item 16.6.1.1 e deixar mais claro que não há periculosidade em relação às quantidades de inflamáveis contidas nos tanques de combustível originais de fábrica e suplementares, certificados pelo órgão competente, foi aprovada pela Comissão Tripartite Permanente Paritária do Ministério do Trabalho e Previdência, órgão coordenado pelo MTP, instituído pelo Decreto 9.444, de 30/07/2019 e competente para a regulamentação da matéria, sendo certo que a referida nota informativa reconhece a validade da aprovação e da exceção contida no subitem 16.6.1 e no 16.6.1.1.

5. DAS INCONSTITUCIONALIDADES DAS DECISÕES JUDICIAIS

Os artigos 21, inciso XXIV, e 22, inciso I, da Constituição Federal, dispõem que compete à União organizar, manter e executar a inspeção da atividade laboral, bem como legislar sobre direito do trabalho.

Cabe à União, por meio do Ministério do Trabalho e Previdência Social, a regulamentação de normas de segurança e saúde no trabalho (CLT, artigos 185

e 200 e Decreto 7.602/21), inclusive das operações tidas como perigosas. Dessa maneira, as normas regulamentadoras da Portaria 3.214/78 é que regulamentam a existência ou não de periculosidade, sendo certo que o direito ao pagamento do adicional de periculosidade não é absoluto, ou seja, comporta exceções contidas na NR-16 que devem ser respeitadas, inclusive pelo Poder Judiciário.

Assim, decisões judiciais que reconhecem a periculosidade quando a quantidade de combustível existente no veículo for superior a 200 litros violam o princípio fundamental da legalidade (artigo 5º, II e 37 “caput” da Constituição Federal (CF)), pois cria hipótese de incidência do adicional de periculosidade expressamente afastada pela legislação regulamentadora sobre a matéria.

Além disso, arrostam os princípios da separação dos poderes (artigo 2º, CF), o da reserva legal (artigo 21, XXIV e 22, I da CF), segurança jurídica e a cláusula de reserva de plenário (artigo 97, CF).

Sobreleva ressaltar a Súmula Vinculante 10 do Supremo Tribunal Federal, que assim dispõe:

“Viola a cláusula de reserva de plenário (CF, artigo 97) a decisão de órgão fracionário de tribunal que, embora não declare expressamente a inconstitucionalidade de lei ou ato normativo do Poder Público, afasta sua incidência, no todo ou em parte.”

Assim, as referidas decisões que reconhecem a existência de periculosidade ao arrepio do previsto nos subitens 16.6.1 e 16.6.1.1, criam, sem qualquer respaldo legal, uma nova hipótese de atividade e operação perigosa, qual seja conduzir veículo automotor que possua tanque de combustível para consumo próprio em quantidade superior a 200 litros, equiparando a situação a transporte de combustível.

Ao aplicar interpretação parcial da NR-16, as decisões do TST invadem o poder de regulamentar pertencente ao Executivo, autorizado nos termos do artigo 7º, inciso XXIII e artigos 193 e 195 da CLT.

A matéria merece ser revista pela jurisprudência do TST, pois a alteração na NR-16 com a publicação da Portaria SEPRT 1.357/19 afastou qualquer dúvida sobre a inexistência de periculosidade em razão da quantidade de combustível existente nos tanques dos veículos, independentemente da quantidade e do volume.

Neste sentido, vale destacar a seguinte

decisão da 5ª Turma do TST, nos autos do PJE 373-83.2020.5.09.0671, publicada em 22/09/2023, relator Min. Breno Medeiros, cuja ementa é a seguinte:

“Agravo de instrumento provido. RECURSO DE REVISTA. ACÓRDÃO PUBLICADO NA VIGÊNCIA DA LEI Nº 13.467/2017. ADICIONAL DE PERICULOSIDADE. INFLAMÁVEIS. MOTORISTA DE CAMINHÃO. TANQUE SUPLEMENTAR DE COMBUSTÍVEL SUPERIOR A 200 LITROS. NOVO ENFOQUE DA MATÉRIA EM DECORRÊNCIA DA PORTARIA SEPRT Nº 1.357/2019. TRANSCENDÊNCIA JURÍDICA RECONHECIDA. Dispõe o art. 193, caput e inciso I, da CLT que “são consideradas atividades ou operações perigosas, na forma da regulamentação aprovada pelo Ministério do Trabalho e Emprego, aquelas que, por sua natureza ou métodos de trabalho, impliquem risco acentuado em virtude de exposição permanente do trabalhador a inflamáveis, explosivos ou energia elétrica”. Extrai-se do dispositivo legal que são consideradas atividades perigosas aquelas, que por sua natureza, exponham o empregado a situações de risco à saúde, sendo o enquadramento das operações perigosas realizadas pelo Poder Executivo mediante portarias do Ministério do Trabalho e Previdência. Conforme a Norma Regulamentadora nº 16, como regra geral, as operações de transporte de inflamáveis, em quaisquer vasilhames e a granel, são consideradas atividades perigosas, excluindo-se o transporte até o limite de 200 (duzentos) litros para os inflamáveis líquidos.

Como exceção à regra, o item 16.6.1 dispõe que as quantidades de inflamáveis constantes nos tanques de consumo próprio dos veículos não serão computadas para o efeito da norma. Diante de tal cenário, a Subseção I Especializada em Dissídios Individuais do Tribunal Superior do Trabalho, em sessão de 18/10/2018, concluiu que “o adicional de periculosidade é devido, em razão do simples fato de o veículo possuir um segundo tanque, extra ou reserva, com capacidade superior a 200 litros, mesmo para consumo próprio, conforme o item 16.6 da NR 16, de forma que não se aplica a exceção descrita no subitem 16.6.1.”. Ocorre que, posteriormente ao julgamento ocorrido no âmbito da SBDI-1 desta Corte Superior, a então Secretaria Especial de Previdência e Trabalho do Ministério da Economia editou a Portaria nº 1.357, publicada no Diário Oficial da União em 10/12/2019, incluindo o item 16.6.1.1 na NR 16 com o seguinte teor: “Não se aplica o item 16.6 às quantidades de inflamáveis contidas nos tanques de combustível originais de fábrica e suplementares, certificados pelo

órgão competente”. Depreende-se da referida alteração da NR-16 que o Poder Executivo, responsável pela classificação de atividade perigosa, passou a excluir, de forma expressa, o transporte de inflamáveis em qualquer quantidade contida nos tanques de combustíveis originais de fábrica e suplementares, desde que certificados pelo órgão competente. Significa dizer que as quantidades de combustíveis constantes nos tanques suplementares originais de fábrica dos caminhões não traduzem periculosidade ao trabalho do motorista empregado, sendo indevido o respectivo adicional. A operação só será considerada perigosa se os tanques originais de fábrica e suplementares não possuírem o certificado do órgão competente, expondo o trabalhador ao risco de explosão. Diante de tal previsão, não há como presumir que a utilização de tanque de consumo próprio suplementar, por si só, caracterize a operação perigosa com inflamáveis. Na hipótese dos autos, não se extrai do julgado qualquer informação de que os tanques de consumo, originais de fábrica, do caminhão utilizado pelo reclamante não possuísem o certificado do órgão competente, de modo que, a decisão regional que reconhece devido o adicional de periculosidade apenas pela existência de tanques de combustíveis superiores ao limite de 200 litros merece reforma. Recurso de revista conhecido e provido.”

6. PROJETO DE LEI 1949/2021

O Projeto de Lei 1949/2021, de autoria do Deputado Celso Maldaner, foi apresentado em 25/05/2021 na Câmara dos Deputados e propõe alteração no artigo 193 da CLT para não haja caracterização de periculosidade pelo consumo de combustível contido em tanque de fábrica ou suplementar.

Na Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público (CTASP), o Dep. Paulo Vicente Caleffi foi designado relator e apresentou parecer pela aprovação, com substitutivo.

Após ser aprovado na CTASP o PL 1949 seguiu em tramitação ordinária e também foi aprovado pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC) e encaminhado ao Senado Federal.

Em seu voto, o Relator Paulo Vicente Caleffi esclarece que:

“O Projeto de Lei nº 1.949, de 2021, tem como objetivo alterar o art. 193 da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), para incluir ressalva na norma que deixe claro que as quantidades de inflamáveis contidas nos

tanques de combustíveis originais de fábrica e suplementares, bem como nos equipamentos de refrigeração de carga, para consumo próprio dos veículos, não sejam consideradas como atividades ou operações perigosas que impliquem riscos ao trabalhador a ponto de constituir direito ao adicional de periculosidade”

Destaca ainda que “a proposta do ilustre Deputado Celso Maldaner não é suprimir direito algum dos motoristas, nem tampouco favorecer as empresas, o propósito é clarear na norma trabalhista o que é o bem transportado e o que é o bem de consumo, ou seja, o combustível usado no tanque próprio do veículo é um bem de consumo, não podendo caracterizar transporte de combustível, nem tampouco dar direito ao motorista algum direito a adicional de periculosidade por circular com seu tanque contendo inflamável.

Essa lógica deve ser aplicada aos grandes meios de locomoção, como caminhão, ônibus, trem, navio, avião e assim todos os modais, uma vez que o transporte de produtos perigosos tem caráter diferente do combustível de consumo dos referidos veículos”.

Em 19/09/2023, foi realizada audiência pública na Comissão de Infraestrutura do Senado em que tivemos a oportunidade de participar representando a NTC&Logística, pois se trata de um projeto de lei de grande interesse para o setor de transporte rodoviário de cargas e de logística. O projeto objetiva maior segurança jurídica na legislação trabalhista sobre a inexistência de periculosidade em razão da quantidade de combustível existente nos tanques para consumo próprio dos veículos, suplementares ou de fábrica.

A Comissão de Infraestrutura do Senado, em votação ocorrida em 26/09/2023, aprovou o Projeto de Lei 1949/21, que acresce o parágrafo 5º ao artigo 193 da CLT, assim dispondo:

“Art. 193. (...) § 5º O disposto no inciso I do caput deste artigo não se aplica às quantidades de inflamáveis contidas nos tanques de combustíveis originais de fábrica e suplementares, para consumo próprio dos veículos de carga, de transporte coletivo de passageiros, de

máquinas e de equipamentos, certificados pelo órgão competente, e nos equipamentos de refrigeração de carga.” (NR)

A aprovação do PL 1949/21 é de extrema importância para que a CLT passe a dispor aquilo que já consta no item 16.6.1.1 da NR-16, pois não há periculosidade quando a quantidade de combustível existente nos tanques de fábrica e suplementares é utilizada para consumo próprio do veículo.

7. CONCLUSÃO

O adicional de periculosidade não é um direito absoluto do trabalhador. Embora esteja regulamentado na CLT e na NR-16, não é em qualquer circunstância que ele é devido.

Não é razoável que a atividade produtiva seja onerada com decisões judiciais equivocadas e que relegate ao esquecimento as normas regulamentadoras do Ministério do Trabalho.

O legislador criou exceções que devem ser respeitadas, inclusive pelo Poder Judiciário, e não se pode interpretar a NR-16 apenas parcialmente, pois se trata de uma norma regulamentadora estrutural, que deve ser interpretada e aplicada em seu conjunto.

Não se pode equiparar a quantidade de combustível existente no tanque dos veículos para consumo próprio com o transporte de inflamáveis, sendo que a NR-16 nos itens 16.6.1 e 16.6.1.1 afasta a periculosidade dos tanques originais de fábricas e suplementares, independentemente da quantidade ou do volume.

A sanção do PL 1949/21 é de extrema importância para que a CLT passe a dispor aquilo que já consta no item 16.6.1.1 da NR-16, pois não há periculosidade quando a quantidade de combustível existente nos tanques de fábrica e suplementares é utilizada para consumo próprio do veículo.

Esperamos que o PL 1949/21 seja sancionado para que, pelo menos neste tema, o segmento empresarial do transporte rodoviário de cargas possa ter mais segurança jurídica, valendo lembrar a reflexão de Bertold Brecht: “Que tempos são estes, em que é necessário defender o óbvio?”.

As novas alterações no

EXAME TOXICOLÓGICO

para motoristas profissionais

A Lei nº 14.599, de 19/06/2023, que entra em vigor na data de sua publicação, ou seja, em 20/06/2023, trouxe várias alterações no Código de Trânsito Brasileiro (CTB), inclusive nos exames toxicológicos.

Vale lembrar que esse assunto tem sido objeto de regulamentação e de alterações desde a Lei nº 13.103/15, passando pela Lei nº 14.071/20, sendo certo que a preocupação de se estabelecer uma política que vise maior segurança nas estradas e de combate ao uso de drogas e de bebidas alcoólicas pelos condutores de veículos motivou a alteração da Constituição Federal no capítulo que trata da segurança pública, por meio da Emenda 82/2014, para inclusão do parágrafo 10º no artigo 144, para dispor que a segurança viária é exercida para a preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas e do seu patrimônio nas vias públicas.

1. EXAME TOXICOLÓGICO NO CTB

Em relação ao CTB, a Lei nº 13.103/2015 passou a estabelecer no artigo 148-A a obrigação de os condutores das categorias C, D e E se submeterem a exames toxicológicos para a habilitação e da renovação da Carteira Nacional de Habilitação (CNH) para aferir o consumo de substâncias

psicoativas que, comprovadamente, comprometam a capacidade de direção com janela de detecção mínima de 90 dias nos termos das normas do Contran, garantido o direito de contraprova e de recurso administrativo no caso de resultado positivo.

O mesmo dispositivo também estabeleceu que os condutores das categorias C, D e E com CNH com validade de cinco anos deveriam fazer o exame toxicológico no prazo de dois anos e seis meses, a contar da realização para fins de habilitação e renovação da CNH. Para os condutores das mesmas categorias já citadas com CNH com validade de três anos, o exame toxicológico passou a ser obrigatório no prazo de um ano e seis meses nas mesmas condições.

Com a entrada em vigor da Lei nº 14.071/20 no dia 12/04/2021, houve alterações importantes no CTB com relação ao exame toxicológico, valendo destacar as seguintes regras: 1) os condutores de categorias C, D e E com idade inferior a 70 anos deverão renovar o exame toxicológico a cada dois anos e meio mesmo se a CNH não estiver vencida. Ainda, deve-se ser considerada como início de contagem a data da coleta do último exame toxicológico para emissão ou renovação da CNH; 2) os condutores

Por Narciso Figueirôa Junior

com idade inferior a 50 anos de categorias C, D e E precisarão renovar a CNH a cada 10 anos, sendo obrigatório, nesse período, a realização do exame toxicológico de larga janela de detecção a cada dois anos e seis meses; 3) os condutores com idade igual ou superior a 50 e inferior a 70 anos terão que renovar a CNH a cada cinco anos, sendo necessária a realização do exame toxicológico a cada dois anos e seis meses; 4) os condutores com 70 anos ou mais deverão renovar a CNH a cada três anos, e o exame toxicológico será realizado no momento da renovação.

2. DAS ALTERAÇÕES TRAZIDAS PELA LEI Nº 14.599/23

O artigo 148-A do CTB prevê que os condutores das categorias C, D e E deverão comprovar resultado negativo em exame toxicológico para a obtenção e renovação da Carteira Nacional de Habilitação.

A Lei nº 14.599/23 fez uma pequena alteração no parágrafo 5º do artigo 148-A para dispor que o resultado positivo no exame toxicológico acarretará ao condutor a suspensão do direito de dirigir pelo período de três meses, condicionado o levantamento da suspensão à inclusão no Registro Nacional de Carteira de Habilitação (Renach) de resultado negativo em novo exame, vedada a aplicação de outras penalidades, ainda que acessórias.

Também houve inclusão do parágrafo 8º no artigo 148-A para dispor que a não realização do exame toxicológico acarretará ao condutor o impedimento de obter ou de renovar a CNH até que seja realizado o exame com resultado negativo e a aplicação das sanções previstas no artigo 165-B do CTB.

No caso do parágrafo 2º do artigo 148-A, ou seja, condutores das categorias C, D e E com idade inferior a 70 anos e que devem ser submetidos a novo exame a cada período de 2 anos e 6 meses, a partir da obtenção ou renovação da CNH, dispõe o parágrafo 8º do artigo 148-A que a não realização do exame toxicológico sujeitará o infrator à aplicação das sanções previstas no parágrafo 5º e nos

artigos 165-B e 165-D do CTB.

O parágrafo 9º do artigo 148-A do CTB passa a prever que compete ao órgão máximo executivo de trânsito da União comunicar aos condutores, por meio do sistema de notificação eletrônica de que trata o artigo 282-A, o vencimento do prazo para a realização do exame com 30 dias de antecedência bem como as penalidades decorrentes da sua não realização.

O artigo 165-B continua dispondo ser vedada a condução de veículo para o qual seja exigida habilitação nas categorias C, D ou E, sem a realização de exame toxicológico, após 30 dias do vencimento do prazo estabelecido, considerando infração gravíssima. No entanto, a Lei nº 14.599/23 alterou a penalidade para prever a aplicação de multa multiplicada por cinco vezes e, em caso de reincidência no período de até 12 meses, multa de dez vezes e suspensão do direito de dirigir.

Foi incluído o parágrafo único no artigo 165-B, dispondo que a não realização do exame toxicológico configurar-se-á infração quando o condutor dirigir o veículo após o trigésimo dia do vencimento.

A nova lei criou o artigo 165-C para prever que consiste infração gravíssima dirigir veículo tendo obtido resultado positivo no exame toxicológico, cuja penalidade é uma multa multiplicada por cinco vezes e, em caso de reincidência no período de até 12 meses, multa de dez vezes e suspensão do direito de dirigir.

Por fim, a Lei nº 14.599/23, em seu artigo 7º, dispõe que o disposto no artigo 165-B do CTB e nos artigos 165-C e 165-D, acrescidos pelo mesmo artigo, produzirá efeitos a partir de 01/07/2023, prevendo ainda, no parágrafo único, que o Conselho Nacional de Trânsito (Contran) estabelecerá o escalonamento, não superior a 180 dias, contados a partir de 01/07/2023, da realização dos exames toxicológicos previstos no artigo 148-A do CTB, pelos condutores das categorias C, D e E que tenham a obrigação de realização do exame toxicológico periódico a partir de 03/09/2017.

SEMINÁRIOS TRABALHISTAS

Por Narciso Figueirôa Junior

A NTC & Logística, em 25/10/2021, conseguiu realizar juntamente com a Comissão de Trabalho, Administração e de Serviço Público da Câmara dos Deputados o primeiro seminário trabalhista do transporte rodoviário de cargas com objetivo de discutir os temas trabalhistas de interesse do segmento econômico do transporte rodoviário de cargas e de logística.

Na primeira edição, foram tratados os temas novas modalidades de contratação e regulamentação do teletrabalho.

A segunda edição foi realizada em 30/11/2022, e os temas escolhidos para discussão foram trabalho intermitente e a prestação de serviços por aplicativo.

Na terceira edição, realizada em 24/10/2023, dois temas atuais e de muito interesse foram debatidos com especialistas: os novos desafios para as negociações coletivas e a reforma sindical.

Todos os seminários foram transmitidos pela TV Câmara e contaram com a presença de centenas de participantes presenciais e de milhares que acessaram o canal da TV Câmara no YouTube.

Desembargadores, juízes, advogados e dirigentes sindicais patronais e dos trabalhadores foram palestrantes nos três eventos, algo que já se tornou tradicional na Câmara dos Deputados e no calendário de eventos da NTC&Logística.

Ainda na área trabalhista, vale destacar o Seminário Trabalhista realizado pela NTC em sua subsede em São Paulo no dia 08/02/2023. Nele, ministros do Tribunal Superior do Trabalho e Desembargadores dos Tribunais Regionais do Trabalho da 15ª Região abordaram dois temas de grande interesse do setor transportador: NR-16 e periculosidade em tanques de combustíveis, negociações coletivas e a prevalência do negociado sobre o legislado e controle eletrônico da jornada de motorista.

Para o assessor jurídico e coordenador da Câmara Técnica de Assuntos Trabalhistas, Sindicais e de Negociações Coletivas da NTC&Logística, os seminários trabalhistas são uma ótima oportunidade para discussão de assuntos de interesse de advogados, de dirigentes sindicais e de empresários do transporte rodoviário de cargas, além também para que os ministros, desembargadores e juízes do trabalho possam conhecer melhor as especificidades da atividade econômica.

PESQUISA SOBRE AS NEGOCIAÇÕES COLETIVAS

A NTC&Logística, por meio da Câmara Técnica de Assuntos Trabalhistas, Sindicais e de Negociações Coletivas, com o apoio do Departamento de Custos Operacionais e Pesquisas Técnicas e Econômicas da NTC&Logística (DECOPE), realizou várias pesquisas anuais sobre as negociações coletivas no transporte rodoviário de cargas com o objetivo de acompanhar a concessão de reajustes salariais e benefícios pelos diversos sindicatos patronais do TRC espalhados por vários estados.

As pesquisas são realizadas anualmente após a conclusão das negociações coletivas, cuja data-base na maioria das entidades sindicais é o mês de maio, e os resultados são apresentados no Conet/Intersindical realizado no segundo semestre do ano.

Para Narciso Figueirôa Junior, assessor jurídico da NTC&Logística, idealizador e responsável, essas pesquisas permitiram reunir informações sobre os principais benefícios negociados e avaliar as principais dificuldades e prioridades nas negociações coletivas do setor, servindo como relevante balizamento para as tratativas vindouras. Finalmente, foi constatada uma evolução nas relações sindicais e pacificação dos conflitos coletivos de trabalho.

A decisão do STF na ADI 5322 e as alterações na LEI DO MOTORISTA

1. INTRODUÇÃO

O Supremo Tribunal Federal proferiu decisão nos autos da Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI) 5322 trazendo significativas alterações na Lei nº 13.103/15, que regulamenta a profissão do motorista e que alterou a Consolidação das Leis do Trabalho (CLT) e o Código de Trânsito Brasileiro (CTB).

A Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI) é uma das ações especiais ajuizada diretamente no Supremo Tribunal Federal visando à declaração de inconstitucionalidade de lei, ato normativo federal ou estadual, e somente pode ser proposta pelo Presidente da República, pelos presidentes do Senado, da Câmara dos Deputados ou de Assembleia Legislativa, pela Ordem dos Advogados do Brasil, pelo Procurador-geral da República, por partido político e por entidade sindical de âmbito nacional.

Possui previsão no artigo 102, inciso I, letra a, da Constituição Federal (CF), na Lei nº 9.868/99, e no Regimento Interno do STF e há necessidade de manifestação nos autos do Advogado-geral da União e do Procurador-Geral da República.

É cabível pedido de medida cautelar, cuja concessão somente pode ser feita pela maioria absoluta dos ministros que compõem o tribunal, ou seja, por seis votos, haja vista que o pleno do STF é composto por onze ministros.

Em casos excepcionais e de urgência, a cautelar poderá ser deferida sem que sejam ouvidas as autoridades de quem emanou a lei, e, uma vez proposta a ADI, não se admite desistência.

Como regra, a declaração de inconstitucionalidade passa a surtir efeitos

imediatamente a partir da publicação da certidão de julgamento conforme jurisprudência do STF, salvo disposição expressa em contrário do próprio tribunal.

Quando a decisão comprometer a segurança jurídica ou excepcional interesse social estiver em risco, o STF pode modular os efeitos da decisão, ou seja, pode restringir os efeitos da declaração de inconstitucionalidade ou decidir que ela só tenha eficácia a partir do trânsito em julgado ou em outro momento a ser fixado, dependendo esta decisão da aprovação de 2/3 dos ministros que integram a corte, o que se costuma chamar de modulação, conforme prevê o artigo 27 da Lei nº 9.868/99.

De acordo com o art. 28, da Lei nº 9.868/99, a declaração de constitucionalidade ou de inconstitucionalidade, inclusive a interpretação conforme a Constituição e a declaração parcial de inconstitucionalidade sem redução de texto, tem eficácia contra todos e efeito vinculante em relação aos órgãos do Poder Judiciário e à administração pública federal, estadual e municipal.

Feitas essas considerações iniciais, analisaremos a seguir o que o STF julgou na ADI 5322, que discute a constitucionalidade de vários dispositivos da Lei nº 13.103/15.

A primeira Lei do Motorista foi a 12.619/12, elaborada por meio de um entendimento entre o segmento econômico do transporte rodoviário, trabalhadores e Ministério Público do Trabalho e trouxe inovações importantes, como a obrigatoriedade do controle fidedigno da jornada, tempo de espera, tempo de reserva e seguro obrigatório.

Por Narciso Figueirôa Junior

Diferentemente da Lei nº 12.619/12, que foi negociada entre os atores sociais, a Lei nº 13.103/15 teve iniciativa das entidades representativas dos embarcadores do transporte rodoviário de cargas, sobretudo do agronegócio, preocupadas com um possível aumento de custo do transporte em razão das alterações trazidas pela Lei nº 12.619/12.

Vale lembrar que a Lei nº 13.103/15 revogou alguns dispositivos da Lei nº 12.619/12, trazendo outras inovações importantes, mas alterou sensivelmente o tempo de espera, inclusive reduzindo a sua indenização, que antes era correspondente à hora mais 30% para 30% sobre a hora-normal, além de permitir que as horas do tempo de espera pudessem ser consideradas dentro da jornada, e não apenas após a jornada normal de trabalho, como previa a Lei nº 12.619/12.

2. A AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE 5322

A ADI 5322 foi proposta pela Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Terrestres (CNTTT), em 20/05/2015, com intuito de obter a declaração

de inconstitucionalidade de vários dispositivos da Lei nº 13.103/15, e apenas em 15/09/2021 teve início o julgamento.

Após alguns adiamentos, o julgamento foi concluído em 30/06/2023. Por maioria, prevalecendo o voto do ministro Alexandre de Moraes, foram declarados inconstitucionais quatro temas dos vários que foram questionados na referida ADI.

Em 12/07/2023, foi publicada a certidão de julgamento, a qual, de acordo com a jurisprudência do STF, é suficiente para que a decisão possa surtir efeitos. Em 30/08/2023, foi publicado o acórdão, cuja ementa é a seguinte:

“EMENTA: CONSTITUCIONAL E TRABALHISTA. CLT – LEI 13.103/2015. POSSIBILIDADE DE REGULAMENTAÇÃO DO EXERCÍCIO DA PROFISSÃO DE MOTORISTA. NECESSIDADE DE ABSOLUTO RESPEITO AOS DIREITOS SOCIAIS E ÀS NORMAS DE PROTEÇÃO AO TRABALHADOR PREVISTAS NO ARTIGO 7º DA CONSTITUIÇÃO FEDERAL. RAZOABILIDADE NA PREVISÃO DE NORMAS DE SEGURANÇA VIÁRIA. PARCIAL PROCEDÊNCIA DA AÇÃO.



Antes de analisarmos os quatro temas declarados inconstitucionais pelo STF e que estão causando grande preocupação no mundo jurídico e empresarial, vale destacar os demais que o STF declarou constitucionais e que também são de grande relevância para o transporte rodoviário de cargas e de passageiros.

1. Compete ao Congresso Nacional regulamentar, especificamente, a profissão de motorista profissional de cargas e de passageiros, respeitando os direitos sociais e as normas de proteção ao trabalhador previstos na Constituição Federal.
2. São legítimas e razoáveis as restrições ao exercício da profissão de motorista em previsões de normas visando à segurança viária em defesa da vida e da sociedade, não violando o texto constitucional a previsão em lei da exigência de exame toxicológico.
3. Reconhecimento da autonomia das negociações coletivas (art. 7º, XXVI, da CF). Constitucionalidade da redução e/ou fracionamento do intervalo intrajornada dos motoristas profissionais, desde que ajustado em acordo ou convenção coletiva de trabalho.
4. A Constituição Federal não determinou um limite máximo de prestação em serviço extraordinário, de modo que compete à negociação coletiva de trabalho examinar a possibilidade de prorrogação da jornada da categoria por até quatro horas, em sintonia com a previsão constitucional disciplinada no art. 7º, XXVI, da CF.
5. Constitucionalidade da norma que prevê a possibilidade, excepcional e justificada, de o motorista profissional prorrogar a jornada de trabalho pelo tempo necessário até o veículo chegar a um local seguro ou ao destino.
6. O SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL fixou orientação no sentido da constitucionalidade da adoção da jornada especial de 12 x 36, em regime de compensação de horários (art. 7º, XIII, da CF).
7. Não há inconstitucionalidade da norma que prevê o pagamento do motorista profissional por meio de remuneração variável, que, inclusive, possui assento constitucional, conforme disposto no inciso VII do art. 7º da Constituição Federal.
8. Compete ao Ministério do Trabalho e Emprego a regulamentação das

condições de segurança, sanitárias e de conforto nos locais de espera, repouso e descanso dos motoristas profissionais de cargas e passageiros.

9. É inconstitucional o dispositivo legal que permite a redução e/ou o fracionamento dos intervalos interjornadas e do descanso semanal remunerado. Normas constitucionais de proteção da saúde do trabalhador (art. 7º, XXII, da CF).

10. Inconstitucionalidade na exclusão do tempo de trabalho efetivo do motorista profissional, quando está à disposição do empregador durante o carregamento/descarregamento de mercadorias, ou ainda durante fiscalização em barreiras fiscais ou alfandegárias, conhecido como “tempo de espera”. Impossibilidade de decote da jornada normal de trabalho e nem da jornada extraordinária, sob pena de desvirtuar a própria relação jurídica trabalhista reconhecida.

11. Inconstitucionalidade de normas da Lei nº 13.103/2015 ao prever hipótese de descanso de motorista com o veículo em movimento. Prejuízo ao efetivo descanso do trabalhador.

12. PARCIAL CONHECIMENTO DA AÇÃO DIRETA COM PARCIAL PROCEDÊNCIA, DECLARANDO INCONSTITUCIONAIS: (a) a expressão “sendo facultados o seu fracionamento e a coincidência com os períodos de parada obrigatória na condução do veículo estabelecida pela Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, garantidos o mínimo de 8 (oito) horas ininterruptas no primeiro período e o gozo do remanescente dentro das 16 (dezesesseis) horas seguintes ao fim do primeiro período”, prevista na parte final do § 3º do art. 235-C; (b) a expressão “não sendo computadas como jornada de trabalho e nem como horas extraordinárias”, prevista na parte final do § 8º do art. 235-C; (c) a expressão “e o tempo de espera”, disposta na parte final do § 1º do art. 235-C, por arrastamento; (d) o § 9º do art. 235-C da CLT, sem efeito

repristinatório; (e) a expressão “as quais não serão consideradas como parte da jornada de trabalho, ficando garantido, porém, o gozo do descanso de 8 (oito) horas ininterruptas aludido no § 3º do § 12 do art. 235-C”; (f) a expressão “usufruído no retorno do motorista à base (matriz ou filial) ou ao seu domicílio, salvo se a empresa oferecer condições adequadas para o efetivo gozo do referido repouso”, constante do caput do art. 235-D; (g) o § 1º do art. 235-D; (h) o § 2º do art. 235-D; (i) o § 5º do art. 235-D; (j) o inciso III do art. 235-E, todos da CLT, com a redação dada pelo art. 6º da Lei 13.103/2015; e (k) a expressão “que podem ser fracionadas, usufruídas no veículo e coincidir com os intervalos mencionados no § 1º, observadas no primeiro período 8 (oito) horas ininterruptas de descanso”, na forma como prevista no § 3º do art. 67-C do CTB, com redação dada pelo art. 7º da Lei nº 13.103/2015.”

3. TEMAS DECLARADOS CONSTITUCIONAIS

Antes de analisarmos os quatro temas declarados inconstitucionais pelo STF e que estão causando grande preocupação no mundo jurídico e empresarial, vale destacar os demais que o STF declarou constitucionais e que também são de grande relevância para o transporte rodoviário de cargas e de passageiros.

3.1. REDUÇÃO DO INTERVALO PARA REFEIÇÃO POR MEIO DE ACORDO OU DE CONVENÇÃO COLETIVA DE TRABALHO (CLT, ART. 71, PAR. 5)

A Lei nº 13.103/15 acrescentou o par. 5º ao artigo 71 da CLT para prever que o intervalo intrajornada estabelecido no caput poderá ser reduzido e/ou fracionado e o previsto no par. 1º poderá ser fracionado, quando compreendido entre o término da primeira hora trabalhada e o início da última hora trabalhada, desde que previsto em convenção ou acordo coletivo, em razão da natureza do serviço e em virtude das condições especiais de trabalho a que estão submetidos os motoristas, cobradores, fiscalização de campo e afins nos serviços de operação de veículos rodoviários, empregados no setor de transporte coletivo de passageiros, mantida a remuneração e concedidos intervalos para descanso menores ao final de cada viagem.

Em seu voto, o ministro Alexandre de Moraes entendeu que, de modo geral, os acordos e convenções coletivas de trabalho não devem sofrer interferências externas no seu conteúdo em respeito à autonomia de vontade que os fundamenta. Declara ser excesso de paternalismo julgar inconstitucional uma norma legal que remete ao campo da autonomia privada coletiva a fixação de trabalho e emprego de determinada categoria profissional como no caso do artigo 71, par. 5º, da CLT,

que não afronta o artigo 7º, XXII, da CF, e encontra respaldo no artigo 611-A, III, da CLT.

3.2. EXAME TOXICOLÓGICO DE LARGA JANELA DE DETECÇÃO (CLT, ART. 168, PAR. 6º E 7º E CTB, ART. 148-A)

A Lei nº 13.103/15 deu nova redação ao art. 168 do CLT, para inserir os par. 6º e 7º, dispondo que serão exigidos exames toxicológicos, previamente à admissão e por ocasião do desligamento, quando se tratar de motorista profissional, assegurados o direito à contraprova em caso de resultado positivo e à confidencialidade dos resultados dos respectivos exames.

O referido exame é obrigatório para a admissão e para a demissão de motorista profissional empregado em um ano a partir da entrada em vigor da Lei nº 13.103 (art. 13, II) e deverá ter janela de detecção mínima de 90 dias, específico para substâncias psicoativas que causem dependência ou que, comprovadamente, comprometam a capacidade de direção, sendo possível a utilização do exame toxicológico previsto no CTB desde que realizado nos últimos 60 dias.

A Lei nº 13.103/15 trouxe a obrigação de o motorista empregado se submeter a exames toxicológicos com janela de detecção mínima de 90 dias e o programa de controle de uso de droga e de bebida alcoólica, instituído pelo empregador, com ampla ciência do empregado, pelo menos uma vez a cada dois anos e seis meses, podendo ser utilizado para esse fim o exame obrigatório previsto no CTB, desde que realizado nos últimos 60 dias (art. 235-B, VII, CLT).

Vale destacar que continua a disposição legal de que a recusa do empregado em se submeter ao teste ou ao programa de controle de uso de droga e bebida alcoólica será considerada infração disciplinar, passível de penalização nos termos da lei (art. 235-B, VII, CLT).

De acordo com o STF, a alteração legislativa tem por principal finalidade melhorar a segurança no trânsito, o que vem ao encontro do que está previsto no par. 10º do art. 144 da CF inserido pela Emenda Constitucional 82/2014, que disciplina a segurança viária no âmbito dos estados, do Distrito Federal e dos municípios.

O acórdão reconhece que os dispositivos impugnados são fruto de políticas públicas tendentes a minorar os perigos das estradas brasileiras no que diz respeito ao uso de substâncias psicoativas por parte de motoristas profissionais. Estes, em sua grande maioria, trafegam nas vias públicas todos os dias, exercendo uma atividade extremamente importante para a economia nacional.

Por fim, entende o STF que a exigência dos exames toxicológicos por ocasião da admissão, do desligamento,

da habilitação da CNH e da renovação da CNH a cada dois anos e seis meses impõe razoável e legítima restrição ao exercício da profissão de motorista, reduzindo os riscos sociais inerentes à categoria e preservando a incolumidade de todos os usuários de vias públicas, tendo havido o cuidado de preservar a intimidade dos motoristas ao assegurar a confidencialidade do resultado do exame.

3.3. APLICAÇÃO DA LEI Nº 13.103/15 APENAS AO MOTORISTA EMPREGADO TRC/TRP (CLT, 235-A)

O artigo 235-A da CLT dispõe claramente que os preceitos contidos na Seção IV-A da CLT aplicam-se tanto ao motorista do transporte rodoviário de cargas quanto ao motorista de transporte rodoviário coletivo de passageiros.

O STF entendeu que não procede a alegação de que o artigo 235-A da CLT, com a redação dada pelo art. 6º da Lei nº 13.103/15, seria inconstitucional simplesmente por ter excluído do seu âmbito de incidência motoristas profissionais que atuam em outras áreas. Este é o caso pois cabe ao Poder Legislativo elencar, com base nas suas atribuições constitucionais, qual ou quais profissões mereçam receber tratamento por meio de lei, concluindo pela constitucionalidade do referido dispositivo.

3.4. PRORROGAÇÃO DA JORNADA EM ATÉ QUATRO HORAS EXTRAS POR ACORDO OU POR CONVENÇÃO COLETIVA DE TRABALHO (CLT, 235-C, CAPUT)

A Lei nº 13.103 inseriu na CLT o art. 235-C para dispor que a jornada de trabalho do motorista profissional é de oito horas diárias, admitindo-se a sua prorrogação por até duas horas extras ou, mediante previsão em convenção ou acordo coletivo, por até quatro horas extras.

Para o STF, embora a CF determine no art.7º, XVI uma remuneração pelo serviço extraordinário superior em no mínimo 50% à hora normal, o texto constitucional não impõe um limite máximo de horas extras que possam ser realizadas pelo trabalhador, sendo que a profissão de motorista possui regramento especial em razão da própria dinâmica que envolve o transporte rodoviário de pessoas e de cargas, sendo autorizada a prestação de trabalho extraordinário até quatro horas por intermédio de negociação coletiva.

O acórdão declara que não há afronta ao texto constitucional, pois a expressão impugnada não diz respeito ao trabalho ordinário prestado pelo motorista, e sim o laborado em caráter excepcional. Além disso, a Carta Magna não determinou um limite máximo de prestação de serviço extraordinário, remetendo a norma impugnada ao campo da negociação coletiva a possibilidade de prorrogação da jornada diária por até quatro diárias em conformidade com o art. 7º, XXVI, da CF.

3.5. JORNADA DE TRABALHO FLEXÍVEL (CLT, 235-C, PAR. 13º)

O artigo 235-C, par. 13, da CLT dispõe que, salvo previsão contratual, a jornada de trabalho do motorista empregado não tem horário fixo de início, de final ou de intervalos, o que consiste em alteração positiva para que fique bem esclarecido o fato de que a dinâmica da atividade profissional do motorista inviabiliza que ele possa ter horário fixo de início e término de sua jornada, lembrando que os repousos e as pausas obrigatórias sempre deverão ser observados.

De acordo com o STF, a Constituição Federal não definiu parâmetros quanto ao início ou a término do horário de trabalho, estabelecendo apenas o padrão da jornada de trabalho, compreendido entre oito horas diárias e 44 horas semanais (CF, art. 7º, XIII), declarando constitucional a jornada de trabalho flexível de que trata o artigo 235-C, par. 13º, da CLT.

Vale ressaltar que o STF reconhece que tanto o motorista do transporte rodoviário de passageiros quanto o de cargas exercem uma atividade tipicamente dinâmica, que exige por vezes uma maior flexibilidade em relação ao início e ao término de sua jornada diária de trabalho e que, por essa razão, o legislador deixou a cargo do empregador, de acordo com a necessidade da atividade exercida, a definição do melhor horário para início e término da jornada de trabalho dos motoristas empregados, devendo ser respeitados os limites legais da jornada diária de trabalho.

3.6. DISPENSA DO MOTORISTA DO SERVIÇO APÓS O CUMPRIMENTO DA JORNADA NORMAL EM VIAGENS DE LONGAS DISTÂNCIAS (CLT, 235-D, PAR. 3º)

O art. 235-D, par. 3º, da CLT estabelece que o motorista empregado, em viagem de longa distância, que ficar com o veículo parado após o cumprimento da jornada normal ou das horas extraordinárias fica dispensado do serviço, exceto se for expressamente autorizada a sua permanência junto ao veículo pelo empregador, hipótese em que o tempo será considerado de espera.

O STF entendeu que tal dispositivo não viola o art. 7º, XV e XXII, da CF, pois se trata de norma que versa sobre a organização da atividade econômica direcionada ao empregador, que possui a prerrogativa de estabelecer os meios para a melhor prestação de serviços.

3.7. EXTRAPOLAÇÃO DA JORNADA PELO TEMPO NECESSÁRIO PARA CHEGADA A UM LOCAL SEGURO OU AO SEU DESTINO (CLT, ART. 235-D, PAR. 6º)

A Lei nº 13.103/15 alterou a regra prevista na Lei nº 12.619/12, estabelecendo que em situações excepcionais de inobservância justificada do limite de que trata o art. 235-C, devidamente registradas, e desde que não se comprometa a segurança rodoviária, a duração da jornada de trabalho do motorista profissional empregado poderá ser elevada pelo tempo necessário até o veículo chegar a um local seguro ou ao seu destino.

A referida regra já constava na Lei nº 12.619/12, mas no artigo 235-E par. 9º, da CLT, sendo situação de força maior devidamente comprovada.

Para o STF, o art. 235-D, par. 6º, da CLT não possui inconstitucionalidade, pois apenas prevê uma possibilidade, excepcional e justificada, de o motorista profissional prorrogar a jornada de trabalho pelo tempo necessário até o veículo chegar a um local seguro ou ao destino, sendo que o texto legal condiciona a excepcional prorrogação da jornada normal ao respeito das normas de segurança rodoviária.

Vale lembrar que a situação excepcional prevista no referido dispositivo legal deve ser devidamente registrada no controle de horário e acarreta a obrigação de pagamento de horas extras ao motorista profissional em razão da prorrogação da jornada normal de trabalho.

3.8. INTERVALO DE REPOUSO DIÁRIO NOS CASOS EM QUE O MOTORISTA TENHA QUE ACOMPANHAR O VEÍCULO EMBARCADO (CLT, 235-D, PAR. 7º)

A Lei nº 13.103/15 trouxe um novo disciplinamento para os casos em que o motorista tenha que acompanhar o veículo transportado por qualquer meio onde ele siga embarcado e em que o veículo disponha de cabine leito ou em que a embarcação disponha de alojamento para gozo do intervalo de repouso diário previsto no par. 3º do artigo 235-C (11 horas de descanso), considerando esse tempo como de descanso (art. 235-D, par. 7º, CLT).

O STF afastou o pedido de inconstitucionalidade do referido dispositivo, aduzindo que a situação não se confunde com o tempo de prontidão de que trata o art. 244, par. 3º, da CLT, pois a norma impugnada tratou de tempo de descanso, institutos que não se confundem, sendo que no referido período o motorista não fica aguardando ordens do empregador, não se enquadrando como jornada de trabalho.

Além disso, o acórdão destaca que o legislador condicionou tal fruição do tempo de descanso em local onde o veículo siga embarcado à existência no veículo de cabine-leito ou que a embarcação disponha de alojamento para gozo do intervalo de repouso diário.

3.9. CONDIÇÕES DE TRABALHO ESPECÍFICAS PARA O TRANSPORTE DE CARGAS VIVAS, PERECÍVEIS E ESPECIAIS EM LONGAS DISTÂNCIAS OU NO EXTERIOR (CLT, 235-D, PAR. 8º)

O artigo 235-C, par. 8º, da CLT, com a redação trazida pela Lei nº 13.103/15, estabelece que, para o transporte de cargas vivas, perecíveis e especiais em longa distância ou em território estrangeiro, poderão ser aplicadas regras conforme a especificidade da operação de transporte realizada, cujas condições de trabalho serão fixadas em convenção ou em acordo coletivo de modo a assegurar as adequadas condições de viagem e a entrega ao destino final.

Trata-se de importante previsão legal para que se possa adequar a legislação às necessidades específicas do transporte de cargas vivas e perecíveis.

Prevaleceu no STF o entendimento de que o referido dispositivo é constitucional, pois permite que, dada a especificidade da atividade de transporte de cargas vivas,

O artigo 235-A da CLT dispõe claramente que os preceitos contidos na Seção IV-A da CLT aplicam-se tanto ao motorista do transporte rodoviário de cargas quanto ao motorista de transporte rodoviário coletivo de passageiros.

perecíveis e especiais em viagens de longas distâncias ou em território estrangeiro, as condições de trabalho sejam ajustadas através de norma coletiva (Acordo Coletivo de Trabalho (ACT) ou Convenção Coletiva de Trabalho (CCT)), sem que haja a exclusão das normas gerais celetistas, possuindo caráter complementar que possibilite aos sindicatos interessados adequarem as melhores condições de trabalho conforme a necessidade da atividade, estando a norma em conformidade com o art. 7º, XXVI, da CF.

3.10. JORNADA DE 12X36 POR MEIO DE ACORDO OU CONVENÇÃO COLETIVA DE TRABALHO (CLT, ART. 235-F)

A Lei nº 13.103/15 permite que seja estabelecida a jornada de 12 horas por 36 horas de descanso, mas fez uma pequena alteração na redação anterior trazida pela Lei nº 12.619/12.

De acordo com o artigo 235-F da CLT, convenção e acordo coletivo poderão prever jornada especial de 12 horas por 36 horas de descanso para o trabalho do motorista profissional empregado em regime de compensação.

Não ficou muito clara a menção ao “regime de compensação” e foi excluída a expressão contida na redação anterior, que autorizava a implantação do referido regime de 12x36 “em razão da especificidade do transporte, de sazonalidade ou de características que o justifique.”

Todavia, entendemos que na prática a alteração não foi substancial e que tal regime pode ser útil em alguns segmentos específicos de transporte rodoviário de cargas, mas a sua aplicabilidade sempre dependerá de negociação coletiva.

Vale destacar que as Leis nº 12.619/12 e 13.103/15 foram as primeiras a inserir na CLT a jornada de 12x36, que antes das referidas normas era considerada válida em razão da Súmula 444 do TST, desde que em caráter excepcional, se houvesse previsão em lei ou ajustada em negociação coletiva.

Com a publicação da Lei nº 13.467/17, houve alteração na CLT para a inclusão do art. 59-A, que autoriza a adoção da jornada de 12x36 mediante acordo individual escrito, convenção coletiva ou acordo coletivo de trabalho, observados ou indenizados os intervalos para repouso e alimentação, sendo que tal regra foi declarada constitucional pelo STF no julgamento das ADI 4842 e 5994.

No tocante ao artigo 235-F da CLT, o STF entendeu ser constitucional a referida regra, pois o art. 7º, XXII, da Carta Magna estabelece que a jornada normal de trabalho tem duração não superior a oito horas diárias e a 44 horas semanais, facultando a compensação de horários, dando margem ao legislador ordinário para prever jornada de trabalho diferenciada, como é o caso do regime de 12x36.

Vale destacar que as Leis nº 12.619/12 e 13.103/15 foram as primeiras a inserir na CLT a jornada de 12x36, que antes das referidas normas era considerada válida em razão da Súmula 444 do TST, desde que em caráter excepcional, se houvesse previsão em lei ou ajustada em negociação coletiva.

3.11. REMUNERAÇÃO VARIÁVEL POR MEIO DE COMISSÕES, OBSERVADA A SEGURANÇA (CLT, 235-G)

A remuneração variável passou a ser autorizada pela Lei nº 13.103/15, sendo possível por meio da distância percorrida, tempo de viagem ou da natureza e quantidade de produtos transportados, inclusive mediante oferta de comissão ou qualquer outro tipo de vantagem, desde que essa remuneração ou comissionamento não comprometa a segurança da rodovia e da coletividade ou possibilite a violação das normas previstas na referida Lei (art. 235-G, CLT).

Foi uma alteração significativa em relação à vedação anterior trazida pela Lei nº 12.619/12, sendo que a nova redação não relegou ao oblívio a circunstância de que o pagamento por remuneração variável é muito comum no segmento econômico do transporte rodoviário de cargas, mas o fato de se condicionar a sua validade ao não comprometimento da segurança rodoviária e da coletividade indica que os repousos e que as pausas obrigatórias devem ser rigorosamente observados.

Para o STF não há inconstitucionalidade da norma por possibilitar o pagamento do motorista profissional por meio de remuneração variável, pois encontra respaldo no inciso VII do art. 7º da Constituição Federal, que prevê a “garantia de salário, nunca inferior ao mínimo, para os que percebem remuneração variável”.

Além disso, o acórdão entende equivocada o raciocínio exposto na petição inicial da ADI 5322 de que a percepção de remuneração variável favoreceria o excesso de jornada e tempo de direção e comprometeria a segurança do motorista e dos demais usuários das vias, pois não há nenhuma relação direta entre a percepção de remuneração em função da distância percorrida, do tempo de viagem ou da natureza e da quantidade de produtos transportados e b) o excesso de jornada ou comprometimento da segurança nas estradas, destacando ainda que a lei condiciona o pagamento da remuneração variável ao cumprimento das normas de segurança na rodovia e da coletividade.

3.12. LIMITE TEMPO DE DIREÇÃO (CTB, ART. 67-C)

De acordo com o artigo 67-C do CTB, com a redação dada pela Lei nº 13.103/15, é vedado ao motorista profissional dirigir por mais de cinco horas e meia ininterruptas veículos de transporte rodoviário coletivo de passageiros ou de transporte rodoviário de cargas, devendo ser observados 30 minutos para descanso dentro de cada seis horas na condução do veículo de transporte de carga, sendo facultado o seu fracionamento e o do tempo de direção, desde que não ultrapassadas cinco horas e meia contínuas no exercício da condução.

Foi uma alteração relevante tendo em vista que a Lei nº 12.619/12 estabelecia um limite de quatro horas de direção ininterrupta e descanso de 30 minutos a cada quatro horas ao volante.

De qualquer maneira, a referida alteração trouxe benefício ao transporte rodoviário de cargas de longas distâncias. Apenas para o transporte rodoviário de passageiros permanece a observância de 30 minutos para descanso a cada 4 horas na condução do veículo, sendo facultado o seu fracionamento e o do tempo de direção (par. 1º-A do art. 67-C, CTB).

O STF entendeu que a referida norma, ao possibilitar o fracionamento do descanso durante a condução do veículo, juntamente com o fracionamento do próprio tempo de direção, é medida adotada pelo legislador como forma de reduzir os riscos inerentes ao trabalho do motorista profissional, encontrando fundamento no inciso XXII do art. 7º da CF.

3.13. CONDIÇÕES DE SEGURANÇA, SANITÁRIAS E DE CONFORTO NOS LOCAIS DE DESCANSO (LEI Nº 13.103, ART. 9º)

A Lei nº 13.103/15 se preocupou com a necessidade de condições de segurança, sanitárias e de conforto nos locais de espera, de repouso e de descanso dos motoristas profissionais de transporte rodoviário de cargas e de passageiros. Estabelece, no artigo 9º, que terão que obedecer ao disposto nas normas regulamentadoras pelo ente competente, sendo vedada a cobrança ao motorista ou ao seu empregador pelo uso ou pela permanência em locais de espera sob a responsabilidade de transportador, de embarcador ou de consignatário de cargas; de operador de terminais de cargas; de aduanas; de portos marítimos, lacustres, fluviais e secos; e terminais ferroviários, hidroviários e aeroportuários (par. 1º).

Ainda sobre os locais de descanso e repouso dos motoristas profissionais, o art. 9º, par. 2º, da Lei nº 13.103/15 dispõe que são assim considerados as estações rodoviárias, os pontos de parada e de apoio, alojamentos, hotéis ou pousadas, refeitórios das empresas ou de terceiros e postos de combustíveis, sendo de livre iniciativa a implantação dos locais de repouso previstos no referido artigo.

O Decreto 8.433, de 16/04/15, que dispõe sobre a regulamentação dos artigos 9º a 12, artigo 17 e artigo 22 da Lei nº 13.103/15, em seu artigo 4º, incumbe ao Ministério do Trabalho e Emprego a competência de regulamentar as condições de segurança, sanitárias e de conforto nos locais de espera, de repouso e de descanso dos motoristas profissionais de transporte rodoviário de passageiros e de cargas.

No artigo 5º, inciso I, o mesmo decreto atribuiu competência ao Conselho Nacional de Trânsito para regulamentar os modelos de sinalização, de orientação e de identificação dos locais de espera, de repouso e de descanso dos motoristas profissionais de transporte rodoviário de passageiros e de cargas, observadas as disposições do par. 3º do art. 11 da Lei nº 13.103/15.

A Portaria 1.343/19, do Ministério da Economia, por meio da Secretaria Especial e Trabalho, estabeleceu as condições mínimas de segurança, sanitárias e de conforto nos locais de espera, de repouso e de descanso dos motoristas profissionais de transporte rodoviário de passageiros e de cargas. O art. 12 prevê que nos estabelecimentos de propriedade do transportador, do embarcador ou do consignatário de cargas, bem como nos casos em que esses mantiverem com os proprietários destes locais contratos que os obriguem a disponibilizar locais de espera, de repouso e de descanso aos motoristas profissionais, aplicam-se as Normas Regulamentadoras de saúde e segurança no trabalho.

Os pontos de parada ao longo das rodovias são imprescindíveis para que as empresas possam possibilitar aos motoristas os repousos e o descanso em locais adequados, mas lamentavelmente o poder público não cumpriu da maneira desejada o prazo de cinco anos previsto no art. 10 da Lei nº 13.103/15, a contar de sua vigência, para ampliar a disponibilidade dos espaços previstos no artigo 9º, especialmente a inclusão obrigatória de cláusulas específicas em contratos de concessão de exploração de rodovias para concessões futuras ou renovação; a revisão das concessões de exploração das rodovias em vigor de modo a adequá-las à previsão de construção de pontos de para e de espera e descanso, respeitado o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos; a identificação e o cadastramento de pontos de paradas e locais para espera, repouso e descanso que atendam aos requisitos previstos no artigo 9º da referida lei; a permissão do uso de bem público nas faixas de domínio das rodovias sob sua jurisdição, vinculadas à implementação de locais de espera, repouso e descanso e pontos de paradas, de trevos ou acessos a esses locais; e a criação de linha de crédito para apoio à implantação dos pontos de paradas.

O STF declarou constitucional o art. 9º da Lei nº 13.103/15 com fundamento no artigo 7º, inciso XXII, da CF, afastando a alegação contida na exordial da ADI 5322 de que o referido dispositivo retirou do empregador ou do tomador do serviço a responsabilidade direta na disponibilização de locais adequados para descanso e higiene, tendo em vista que houve atuação do poder público na edição de normas tendentes a reduzir os riscos inerentes ao trabalho.

3.14. TRANSPORTADOR AUTÔNOMO DE CARGAS AUXILIAR (LEI Nº 13.103, ART. 15, QUE ALTEROU O ART. 4º, PAR. 3º, DA LEI Nº 11.442)

A Lei nº 11.442/2007 foi alterada pela Lei nº 13.103/15 para criar a figura jurídica do Transportador Autônomo

de Cargas Auxiliar, dispondo que ele recebe o veículo do TAC-Agregado, em regime de colaboração, sem a existência de vínculo empregatício entre o TAC-Auxiliar e o TAC-Agregado ou entre o primeiro e o embarcador (art. 15).

Vale destacar que o STF, em acórdão publicado em 19/05/2020, por maioria de votos, julgou procedente a Ação Direta de Constitucionalidade 48 e improcedente a Ação Direta de Inconstitucionalidade 3961, entendendo que a Lei nº 11.442/2007 regulamentou a contratação de transportadores autônomos de carga por proprietários de carga e por empresas transportadoras de carga; autorizou a terceirização da atividade-fim pelas empresas transportadoras; e afastou a configuração de vínculo de emprego nessa hipótese.

Na mesma decisão, o STF declarou que a Lei nº 11.442/2007 é constitucional, uma vez que a Constituição não veda a terceirização de atividade-meio ou fim e que, 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. Além disso, a proteção constitucional ao trabalho não impõe que toda e qualquer prestação remunerada de serviços configure relação de emprego (CF/1988, art. 7º), citando o precedente da ADPF 524.

No acórdão da ADI 5322, o STF declarou constitucional o art. 15 da Lei nº 13.103/15, que alterou o art. 4º, par. 3º, da Lei nº 11.442/17, entendendo que a norma legal previu a figura do TAC-Auxiliar como um trabalhador autônomo, assim considerado a pessoa física que presta serviços habitualmente por conta própria a uma ou mais de uma pessoa, assumindo os riscos da sua atividade econômica. Ainda, o legislador possui certa margem de conformação para definir se essa ou aquela relação jurídica, em abstrato, representará ou não uma relação de emprego.

3.15. CONVERSÃO DE MULTAS EM ADVERTÊNCIA (LEI Nº 13.103, ART. 22)

A Lei nº 13.103/15 converteu em sanção de advertência 1) as penalidades decorrentes de infrações ao disposto na Lei nº 12.619, que alterou a CLT e o CTB, aplicadas até a data da publicação da Lei nº 13.103; 2) as penalidades por violação ao inciso IV do art. 231 do CTB (tolerância por excesso de peso), aplicadas até dois anos antes da entrada em vigor da Lei nº 13.103 (art. 22 da Lei nº 13.103/15).

Na mesma senda, o artigo 3º do Decreto 8.433/15 estabelece que as penalidades a que se refere o art. 22 da Lei nº 13.103/15 ficam convertidas em advertências conforme os procedimentos estabelecidos pelo Ministério

do Trabalho e Emprego no caso das infrações ao disposto na Lei nº 12.619/12 e pelos órgãos competentes para aplicar penalidades no caso das infrações ao Código de Trânsito Brasileiro. A restituição de valores pagos pelas penalidades referidas no caput deverá ser solicitada por escrito e autuada em processo administrativo específico junto ao órgão responsável pelo recolhimento.

Neste tema, o STF declarou constitucional o art. 22 da Lei nº 13.103/15, entendendo que a norma impugnada na exordial da ADI 5322 tratou de conversão de sanção por infração administrativa, cuja natureza é de crédito não tributário, e que o CTN conceitua tributo como uma prestação pecuniária que não constitui ato ilícito, verificando a ausência de referência entre a norma impugnada e o dispositivo constitucional tido por violado.

4. TEMAS DECLARADOS INCONSTITUCIONAIS

Passaremos a examinar os quatro temas da Lei nº 13.103/15 que foram declarados inconstitucionais pelo STF no julgamento da ADI 5322.

4.1. FRACIONAMENTO DO INTERVALO INTERJORNADA DE 11 HORAS (CLT, ART. 235-C, PAR. 3º, E ART. 67-C, PAR. 3º, DO CTB E CTB, ART. 67-C, PAR. 3º)

Diferentemente da CLT, que no artigo 66 estabelece que entre duas jornadas de trabalho haverá um período mínimo de 11 horas consecutivas para descanso, a Lei nº 13.103 fixou no artigo 235-C, par. 5º, que o motorista deve ter um descanso de 11 horas dentro de 24 horas, sendo certo que permite o seu fracionamento e a coincidência com os períodos de parada obrigatória na condução do veículo estabelecida no CTB, garantidos de oito horas ininterruptas no primeiro período e o gozo do remanescente dentro das 16 horas seguintes ao fim do primeiro período.

A alteração trazida pela Lei nº 13.103/15 foi substancial, pois a Lei nº 12.619/12 tratava de um período de 11 horas contínuas de descanso a cada 24 horas e não permitia o fracionamento do intervalo interjornada.

O voto do Ministro Alexandre de Moraes na ADI 5322 reconhece que as normas que disciplinam horários de descanso entre as jornadas dos trabalhadores, como é o caso dos artigos 66 e 235-C, par. 3º, da CLT possuem natureza de ordem pública, pois dizem respeito à própria saúde física e mental do empregado.

No caso dos motoristas profissionais do transporte de cargas e de passageiros, é ressaltada a importância do descanso entre uma jornada e outra, pois, além de possibilitar a devida recuperação do corpo e da mente, diminui os níveis de stress e de cansaço. Dessa maneira, o respeito ao intervalo interjornada é de relevância para a segurança rodoviária, pois permite o descanso reparador e a manutenção plena do nível de concentração e de cognição durante a condição do veículo.

O voto também destaca que o descanso interjornada possibilita a recuperação física e mental, pois permite ao motorista usufruir de momentos de lazer e de convívio familiar, concluindo que o fracionamento desse período contraria frontalmente o art. 7º, XV, da CF, pois retira do empregado a possibilidade de desfrutar do devido descanso e de momentos de lazer com a família e de convívio social, desnaturando a finalidade do descanso entre jornadas de trabalho.

Portanto, o intervalo interjornada do motorista de 11 horas dentro das 24 horas deverá ser usufruído de forma ininterrupta, não valendo mais a possibilidade de seu fracionamento, ficando restabelecida a mesma regra que estava prevista na Lei nº 12.619/12.

Para o STF não há inconstitucionalidade da norma por possibilitar o pagamento do motorista profissional por meio de remuneração variável, pois encontra respaldo no inciso VII do art. 7º da Constituição Federal, que prevê a “garantia de salário, nunca inferior ao mínimo, para os que percebem remuneração variável”.

4.2. POSSIBILIDADE DE GOZO DO DSR NO RETORNO DO MOTORISTA À BASE OU AO SEU DOMICÍLIO EM VIAGENS DE LONGA DISTÂNCIA (CLT, 235-D, CAPUT); CUMULATIVIDADE DE DSR (ATÉ TRÊS) EM VIAGENS DE LONGAS DISTÂNCIAS (CLT, ART. 235-D, PAR. 2º); E FRACIONAMENTO DO DSR EM 2 PERÍODOS EM VIAGENS DE LONGAS DISTÂNCIAS, SENDO UM DESTES DE NO MÍNIMO 30 HORAS ININTERRUPTAS (CLT, ART. 235-D, PAR. 1º)

A Lei nº 13.103/15 prevê um tratamento especial às viagens de longas distâncias com duração superior a 7 dias, estabelecendo no artigo 235-D da CLT que nessa situação o motorista terá direito ao descanso semanal remunerado de 35 horas. Além disso, fica esclarecido que representa a soma das 24 horas mais 11 horas do repouso diário, podendo ser usufruído no retorno do motorista à base (matriz ou filial) ou ao seu domicílio, salvo se a empresa oferecer condições adequadas para o efetivo gozo do referido repouso.

Também permite o fracionamento do repouso semanal em dois períodos, sendo um destes de, no mínimo, 30 horas ininterruptas, a serem cumpridos na mesma semana e em continuidade a um período de repouso diário, que deverão ser usufruídos no retorno da viagem (par. 1º do art. 235-D).

Além disso, autoriza a cumulatividade de descansos semanais em viagens de longas distâncias, que fica limitada ao número de três descansos consecutivos (par. 2º do art. 235-D).

Com a decisão do STF na ADI 5322, ficam sem validade as regras anteriormente citadas, pois foram declaradas inconstitucionais.

De acordo com o voto do ministro Alexandre de Moraes, a possibilidade de fracionamento e de acúmulo do descanso semanal remunerado parece não ter sido a intenção do legislador constituinte, pois tal flexibilização representa uma diminuição na tutela de direito social indisponível, violando o artigo 7º, XV, da CF, que versa sobre matéria diretamente relacionada à dignidade e à saúde do trabalhador, enfatizando que o descanso existe por imperativos biológicos, sendo defeso ao legislador prever a possibilidade de fracionamento e acúmulo desse direito.

Dessa forma, o STF declara que são inconstitucionais a) a expressão “sendo facultados o seu fracionamento e a coincidência com os períodos de parada obrigatória na condição do veículo estabelecida no CTB, garantidos o mínimo de oito horas ininterruptas no primeiro período e o gozo do remanescente dentro das 16 horas seguintes ao fim do primeiro período”, prevista na parte final do par. 3º do art. 235-C da CLT; b) a expressão “que

podem ser fracionadas, usufruídas no veículo e coincidir com os intervalos mencionados o par. 1º, observadas no primeiro período oito horas ininterruptas de descanso”, na forma como prevista no par. 3º do art. 67-C do CTB, com redação dada pelo art. 7º da Lei nº 13.103/15; e c) a expressão “usufruído no retorno do motorista à base (matriz ou filial) ou ao seu domicílio, salvo se a empresa oferecer condições adequadas para o efetivo gozo do referido repouso”, estabelecida na parte final do caput do art. 235-D da CLT, bem como dos seus par. 1º e 2º, com a redação dada pelo art. 6º da Lei nº 13.103/15.

Em decorrência dessa decisão, o motorista profissional deverá gozar dos intervalos interjornada de 11 horas e de 35 horas semanais de forma ininterrupta onde quer que esteja, inclusive durante as viagens.

Sobreleva ressaltar que a decisão do STF relegou ao oblívio que a exigência de cumprimento, pelos motoristas, dos descansos interjornada e semanais remunerados de forma ininterrupta acarretará mais tempo longe do seu domicílio e do convívio familiar, o que contradiz a própria fundamentação da decisão, sem contar que a inexistência de pontos de parada com segurança e boa localização nas estradas pode oferecer ao motorista maior risco e insegurança no desenvolvimento do seu mister.

4.3. TEMPO DE ESPERA (CLT, ART. 235-C PAR. 1º, 8º E 12º) E INDENIZAÇÃO DE 30% DO SALÁRIO-HORA NORMAL (CLT, ART. 235-C, PAR. 9º)

O tempo de espera já era previsto na Lei nº 12.619/12, quando foi feita a primeira alteração no artigo 235-C, par. 8º, da CLT, dispondo ser as horas que excederem à jornada normal de trabalho do motorista de transporte rodoviário de cargas que ficar aguardando para carga ou descarga do veículo no embarcador ou destinatário ou para fiscalização da mercadoria transportada em barreiras fiscais ou alfandegárias, não sendo computadas como horas extras.

A Lei nº 13.103/15 deu nova redação ao artigo 235-C, par. 8, da CLT, para dispor que são consideradas tempo de espera as horas em que o motorista profissional empregado ficar aguardando carga ou descarga do veículo nas dependências do embarcador ou do destinatário e o período gasto com a fiscalização da mercadoria transportada em barreiras fiscais ou alfandegárias, não sendo computados nem como jornada de trabalho, nem como horas extraordinárias.

Foi excluída a expressão “as horas que excederem a jornada normal de trabalho” e foi inserido expressamente que o tempo de espera não é computado na jornada de trabalho.

(...) o intervalo interjornada do motorista de 11 horas dentro das 24 horas deverá ser usufruído de forma ininterrupta, não valendo mais a possibilidade de seu fracionamento, ficando restabelecida a mesma regra que estava prevista na Lei nº 12.619/12.

Assim, a partir dessa nova redação, é possível interpretar que o tempo de espera pode vir a ser considerado dentro da jornada de trabalho, e não apenas após o cumprimento da jornada normal de trabalho.

A Lei nº 13.103/15i dispõe que as horas relativas ao tempo de espera serão indenizadas na proporção de 30% do salário-hora normal, ou seja, apenas o adicional de 30% e não a hora mais o adicional, como previa a Lei nº 12.619/12.

Segundo a Lei nº 13.103, em nenhuma hipótese o tempo de espera do motorista empregado prejudicará o direito ao recebimento da remuneração correspondente ao salário-base diário. A interpretação que extraímos do referido dispositivo é que se busca evitar que o empregado esteja o dia todo em tempo de espera e que venha receber menos do que o salário-base diário.

Outra grande novidade sobre o tempo de espera trazida com a Lei nº 13.103/15 é a de que o motorista, nessa condição, poderá realizar movimentações necessárias do veículo, as quais não serão consideradas como parte da jornada de trabalho, ficando garantido, porém, o gozo do descanso de 8 horas ininterruptas (art. 235-C, par. 12, CLT).

Vale destacar que a lei não define qual o limite para essas movimentações necessárias, e, caso isto ocorra com frequência, poderá acarretar a descaracterização do tempo de espera.

Além disso, previu no art. 235-C, par. 11, da CLT que, se o tempo de espera for superior a duas horas ininterruptas e for exigida a permanência do motorista empregado junto ao veículo, caso o local ofereça condições adequadas, o tempo será considerado como de repouso para os fins dos intervalos de refeição de uma hora e de descanso interjornada de 11 horas, sem prejuízo do pagamento do adicional do tempo de espera (30% do salário hora normal).

Neste caso, a lei permitiu que houvesse uma possibilidade de o tempo de espera ser considerado como período de descanso, o que também é muito temerário, dependendo da forma como isto poderá ser feito, abrindo possibilidade para descaracterização do tempo de espera como já tínhamos alertado quando da publicação da Lei nº 13.103/15.

A redução da indenização do tempo de espera de salário-hora normal acrescido de 30% para 30% do salário-hora normal, alteração trazida pela Lei nº 13.103/15 no artigo 235-C, par. 9º, sempre foi objeto de críticas em razão do retrocesso social.

As alterações feitas pela Lei nº 13.103/15 em relação ao tempo de espera foram consideradas inconstitucionais pelo STF na ADI 5322, representando uma descaracterização da relação de trabalho, além de causar prejuízo ao direito do trabalhador, afrontando o artigo 1º, I e 7º, da CF.

O acórdão da ADI 5322 entende que o tempo de espera previsto no par. 8º do art. 235-C da CLT acaba por infringir norma de proteção destinada ao trabalhador porque prevê uma forma de prestação de serviço que não é computada na jornada diária normal de trabalho, nem como jornada extraordinária. Dessa forma, não deve ser dissociado o tempo despendido do motorista de transporte de cargas enquanto ficar aguardando carga ou descarga do veículo nas dependências do embarcador ou do destinatário e o período gasto com a fiscalização da mercadoria transportada em barreiras fiscais ou alfandegárias das demais atividades profissionais por ele desenvolvidas, sem que fique caracterizado o prejuízo ao trabalhador e a diminuição do valor social do trabalho.

Lamentavelmente, o tempo de espera não foi considerado pelo STF como um instituto novo na CLT e que também encontra previsão em outros países, sendo circunstância peculiar da atividade do motorista profissional que se ativa no transporte rodoviário de cargas, cuja previsão se enquadra na exceção contida no artigo 4º, caput, da CLT, que assim dispõe: “considera-se como de serviço efetivo o período em que o empregado esteja à disposição do empregador, aguardando ou executando ordens, salvo disposição especial expressamente consignada”.

Com todo respeito à decisão da Corte Suprema, a Lei nº 13.103/15, no particular, não colide com os artigos 1º, I e 7º da CF, até porque o artigo 235-C, par. 8º, representa a exceção mencionada pelo artigo 4º, caput, parte final da CLT.

Entretanto, com a declaração de inconstitucionalidade

De acordo com o voto do ministro Alexandre de Moraes, a possibilidade de fracionamento e de acúmulo do descanso semanal remunerado parece não ter sido a intenção do legislador constituinte, pois tal flexibilização representa uma diminuição na tutela de direito social indisponível, violando o artigo 7º, XV, da CF, que versa sobre matéria diretamente relacionada à dignidade e à saúde do trabalhador, enfatizando que o descanso existe por imperativos biológicos, sendo defeso ao legislador prever a possibilidade de fracionamento e acúmulo desse direito.

dos artigos 235-C, par. 8º e 9º, da CLT, o tempo de espera deixa de existir no ordenamento jurídico e não há mais razão para que as empresas façam a anotação nos controles de horário e deverão considerá-lo como jornada normal de trabalho.

4.4. REPOUSO COM O VEÍCULO EM MOVIMENTO NO CASO DE VIAGENS EM DUPLA DE MOTORISTAS (CLT, ART. 235-D, PAR.5º - TRC E CLT, ART. 235-E, III – TRP)

A Lei nº 13.103/15 trouxe alteração na CLT para dispor no artigo 235-D, par. 5º, que, nos casos em que o empregador adotar dois motoristas trabalhando no mesmo veículo, o tempo de repouso poderá ser feito com o veículo em movimento, assegurado o repouso mínimo de seis horas consecutivas fora do veículo em alojamento externo ou, se na cabine leito, com o veículo estacionado, a cada 72 horas.

A referida regra foi estabelecida para o motorista do transporte rodoviário de cargas (CLT, art. 235-D, par. 5º) e para o motorista do transporte rodoviário de passageiros (CLT, art. 235-E, inciso III).

O STF entendeu que tanto o artigo 235-D, par. 5º, quanto o artigo 235-E, inciso III, da CLT, traçam regra que contraria o estabelecido pela Constituição Federal

no tocante à segurança e à saúde do trabalhador, não se podendo imaginar o devido descanso do trabalhador em um veículo em movimento, que muitas vezes sequer possui acomodação adequada para o corpo repousar após a jornada diária ou semanal de trabalho, sobretudo considerando que 59% das estradas brasileiras são classificadas como regulares, ruins ou péssimas.

Sobreleva ressaltar que no transporte de cargas vivas, perecíveis e especiais, via de regra, é exigida a adoção de veículo com dupla de motoristas. Além disso, mesmo com a previsão contida no art. 235-D, par. 8º, da CLT, haverá necessidade de adaptação para que as jornadas da dupla de motoristas passem a ser consideradas individualmente, seja em relação ao limite de jornada e tempo de direção, seja em relação aos repousos obrigatórios que deverão ser feitos com o veículo parado, elevando sobremaneira o custo operacional.

5. DA MODULAÇÃO DOS EFEITOS DA DECISÃO

Como afirmado alhures, se o julgamento da ADI comprometer a segurança jurídica ou se excepcional interesse social estiver em risco, o STF poderá modular os efeitos da decisão, ou seja, poderá restringir os efeitos da declaração de inconstitucionalidade ou decidir que ela só tenha eficácia a partir do trânsito em julgado ou em outro momento a ser fixado, dependendo esta decisão da aprovação de 2/3 dos ministros que integram a Corte, o que se costuma chamar de modulação, conforme prevê o artigo 27 da Lei nº 9.868/99.

Portanto, a modulação dos efeitos é a faculdade de restringir a eficácia da decisão de inconstitucionalidade a partir de seu trânsito em julgado ou de outro momento fixado no acórdão (art. 27 da Lei nº 9.868/99).

Neste passo, o STF pode modular os efeitos da decisão desde a sua vigência a partir da publicação da certidão de julgamento, a partir da publicação do acórdão ou em outro momento que definir.

No caso da ADI 5322, o acórdão publicado em 30/08/2023 não trouxe a modulação de seus efeitos, razão pela qual entendemos ser recomendável que as empresas cumpram a decisão desde a publicação da certidão de julgamento ocorrida em 12/07/2023 para que seja evitado um passivo trabalhista.

A omissão do acórdão no que tange à modulação de seus efeitos pode ser suprida com a interposição de embargos de declaração com fundamento no artigo 1022 do CPC, sendo legitimados para o autor da ação, o Advogado-Geral da União, e o Procurador Geral da República, sendo defeso às partes veicular inconformismo com a decisão tomada e impugnar a justiça do que foi decidido ou suscitar matéria alheia ao objeto do julgamento, pois

tais objetivos são alheios às hipóteses de cabimento típicas do recurso conforme jurisprudência do STF.

Houve interposição de embargos declaratórios pela Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Terrestres (CNTTT) e pela Confederação Nacional do Transporte em petição conjunta e pela Confederação Nacional da Indústria e Procuradoria Geral da República.

A CNT requer a modulação dos efeitos da ADI 5322 nos termos do art. 27 da Lei nº 9.868/99, tendo em vista razões de segurança jurídica ou de excepcional interesse social, mencionando os impactos operacionais e econômicos sob o prisma atual ou futuro e o impacto consistente na criação de um passivo trabalhista, enfatizando a necessária eficácia “ex nunc” da decisão.

A CNTTT argui a possibilidade de negociação coletiva com relação aos quatro itens declarados inconstitucionais, tendo em vista o disposto no artigo 8º, inciso III, da Constituição Federal e a remansosa decisão do STF, sobretudo o que foi decidido no processo ARE 1.121.633, que gerou o Tema 1.046 de Repercussão Geral, que tratava da validade de normas coletivas de trabalho contestadas em face dos direitos indisponíveis.

Em seus embargos de declaração, a Procuradoria-Geral da República requer a modulação dos efeitos da decisão com fundamento no artigo 27 da Lei nº 9.868/99 em respeito à segurança jurídica e à estabilidade das relações sociais, citando precedentes do STF e reconhecendo que a incidência dos efeitos ordinários da declaração de inconstitucionalidade dos quatro temas da Lei nº 13.103/15, com retroação à data de início de vigência da lei, tem impacto severo por interferir em relações de trabalho estabelecidas nas bases normativas pretéritas e com efeitos já consolidados. Além disso, os impactos econômicos no transporte rodoviário de cargas, responsável pelo abastecimento das cidades, afetam o país como um todo.

A Confederação Nacional da Indústria interpôs embargos de declaração requerendo o seu ingresso na ADI 5322 como “amicus curiae” e pleiteando a modulação dos efeitos “ex officio”, de modo que se protraíam por um período de dois anos, a contar do trânsito em julgado, citando precedentes do STF e defendendo a ponderação de valores que justifica a concessão de efeitos pro-futuro ou ao menos prospectivos. São citados os impactos econômicos, reflexos monetários, aumento de custo na cadeia produtiva, além do risco de pagamento de passivo trabalhista de cinco anos em relação a horas extras, a intervalo interjornada e a descansos semanais remunerados diante da eficácia retroativa da decisão embargada, considerando o período imprescrito quinquenal.

Esperamos que o STF acolha os embargos declaratórios citados anteriormente para que haja modulação

dos efeitos tendo em vista a relevância da matéria, o excepcional interesse social e a necessidade de segurança jurídica quanto a aplicação da decisão.

6. DOS IMPACTOS DA DECISÃO DO STF NAS OPERAÇÕES E CUSTOS DO TRANSPORTE

As operações das empresas de transporte de cargas e logística serão sensivelmente afetadas, acarretando menos tempo de direção e de veículo em movimento; os descansos deverão ser feitos durante a viagem; e haverá aumento do tempo de viagem e maior ociosidade, pois os veículos deverão ficar mais tempo parados durante a viagem.

Os efeitos financeiros em decorrência dessa decisão são aumento do custo operacional; diminuição da produtividade; queda no faturamento por veículo; necessidade de aumento de frota; aumento dos encargos trabalhistas e previdenciários; maior risco de ações trabalhistas, caso não sejam observados os limites da jornada de trabalho e os repousos de forma ininterrupta; e a contratação de mais empregados.

Serão necessárias adoção de medidas urgentes pelas empresas para a redução dos impactos nefastos da decisão, como reorganização das operações; revisão de custos; renegociação de contratos; aumento dos fretes; e repasse do custo para o consumidor final, pois se trata de uma cadeia produtiva e o segmento econômico do transporte rodoviário de cargas não pode e não deve absorver sozinho este aumento considerável dos custos.

Segundo estudo divulgado pela NTC&Logística, disponível no site www.portalntc.org.br, a decisão do STF na ADI 5322 acarretará uma sensível queda da produtividade e consequentemente aumento de custo para o transporte rodoviário de cargas.

A impossibilidade de adoção do tempo de espera com indenização na razão de 30% sobre a hora normal e a proibição do fracionamento do intervalo interjornada, do acúmulo e do fracionamento do descanso semanal remunerado e da inviabilidade de descanso com o veículo em movimento no caso de dupla de motoristas geram um impacto significativo no custo operacional tanto nas viagens de curta quanto nas longas distâncias, podendo chegar em alguns casos a mais de 50%. Isto porque o transportador terá que dispor de mais equipamentos e veículos e de mão de obra para manter a mesma produtividade existente antes da decisão do STF.

7. CONCLUSÃO

Em decorrência da decisão do STF na ADI 5322, a Lei nº 13.103/15 sofreu as seguintes alterações: a) as horas de tempo de espera passarão a ser computadas como

jornada de trabalho; b) o intervalo interjornada de 11 horas deve ser ininterrupto tanto em relação à CLT quanto no CTB; c) intervalo interjornada de 11 horas ininterrupto em viagens de longas distâncias (mais de 7 dias); d) o descanso semanal remunerado não pode ser fracionado nem acumulado, inclusive em viagens de longas distâncias; e) o motorista não pode mais gozar o descanso semanal remunerado no retorno à base ou ao seu domicílio; f) e no caso de dupla de motoristas no mesmo veículo, o descanso não poderá ser feito com o veículo em movimento, regra que se aplica ao transporte rodoviário de cargas e ao transporte rodoviário de passageiros.

Há um paradoxo na decisão do STF: ao fundamentar a inconstitucionalidade dos artigos 235-C e 235-D e 67-C do CTB, que tratam do fracionamento do intervalo interjornada de 11 horas fez constar que tal período não serve apenas para possibilitar a recuperação física e mental, mas também permitir ao empregado usufruir de momentos de lazer e de convívio social e familiar. Ainda, a autorização para gozar o período restante de descanso interjornada, durante os intervalos intrajornadas ou até mesmo para usufruir no interior do veículo, retira do empregado a possibilidade de desfrutar do devido descanso e de momentos de lazer com a família e de convívio social, desnaturando a finalidade do instituto.

O mesmo argumento foi utilizado para declarar a inconstitucionalidade do art. 6º da Lei nº 13.103/15 no ponto em que altera o artigo 235-D, que trata da possibilidade de fracionamento e de acumulação do descanso semanal remunerado. A decisão acrescenta que o período de descanso semanal cumpre outro importante papel social, pois possibilita ao trabalhador desfrutar de

momentos familiares e de lazer.

A obrigação de cumprimento dos intervalos interjornada e de descanso semanal remunerado de forma ininterrupta ao longo da viagem e onde o motorista estiver, conforme dispõe a decisão do STF, privará o empregado do convívio social e de lazer com a sua família, ainda que os locais de parada sejam adequados e seguros.

A decisão relegou ao oblívio que as possibilidades de fracionamento do intervalo interjornada e de cumulação e fracionamento do descanso semanal remunerado com a alternativa de gozar o descanso no retorno à base ou ao seu domicílio visavam tornar a viagem mais rápida e dar maior conforto ao motorista nos períodos de descanso, atingindo a finalidade dos repousos.

Também não foi levado em consideração o fato de que a própria Lei nº 13.103/15, no artigo 10, estabelece uma obrigação ao poder público de adotar medidas, no prazo de cinco anos a contar da vigência da lei, ou seja, até 02/03/2020, para ampliar a disponibilidade dos locais de espera, de repouso e de descanso dos motoristas profissionais de transporte rodoviário de cargas e de passageiros, por meio das diretrizes contidas nos incisos I a V do referido dispositivo, o que não foi cumprido de forma adequada.

A decisão do STF na ADI 5322 trouxe impacto considerável na atividade econômica do transporte rodoviário de cargas e exigirá das empresas medidas necessárias para adaptação de suas operações e revisão da gestão administrativa envolvendo a prestação de serviços do motorista profissional, seja empregado ou autônomo, além de uma renegociação de contratos com os seus clientes em função do aumento do custo operacional e da redução da produtividade.



Narciso Figueirôa Junior
Assessor jurídico da
NTC&Logística

Maximizamos seus
resultados por meio
de estratégias financeiras
e performance tributária.



**A única consultoria exclusiva
para transportadoras.**

www.rumobr.com

(41) 4042-9750

Curitiba | PR



**EM 2023,
A NTC&LOGÍSTICA
COMPLETA 60 ANOS
DE DEDICAÇÃO**

à representatividade
do setor de transporte
rodoviário de cargas.

**A FETCEMG
PARABENIZA
SEUS DIRIGENTES**

que, ao longo de todo
esse tempo, dedicaram
seu valioso tempo
em benefício do setor.

Saiba mais sobre a nossa atuação
no nosso site **fetcemg.org.br** e nos
nossos perfis nas redes sociais.

f @ in  /fetcemg



FETCEMG

*Com o olhar sempre à frente,
seguiremos **juntos** pelo
futuro do transporte.*