ANUÁRIO 2020 2021

NTC & Logística

Caminhões
Ônibus

Chegaram os Novos Volkswagen Meteor

Os Extrapesados Sob Medida para o seu negócio

Perceba o risco, proteja a vida.

Acesse o QR code
e conheça as novas
tecnologias do Meteor

DIRETORIA

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

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

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

Vice-Presidentes Regionais

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

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

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

Clóvis Nogueira Bezerra
Presidente da FETRANSLOG
p/ o Estado do Ceará

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

Irani Bertolini
Presidente da FETRAMAZ
p/ a Região Norte

Liemar José Pretti
Representando a FETRANSPORTES
p/ o Estado do Espírito Santo

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

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

Sérgio Malucelli
Presidente da FETRANSPAR
p/ o Estado do Paraná

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

Otávio Fedrizze
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: Wagner Adriani de Souza Pinto
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: Ademir Pozzani
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: Gladstone Viana Diniz Lobato
Transporte de Lotação: José Alberto Panzan
Transporte de Produtos Farmacêuticos: Fernando Luft
Transporte de Produtos Perigosos: José Maria Gomes

Instituto COMJOVEM de Desenvolvimento Mercadológico: Luiz Gustavo Nery – Coordenador

ANUÁRIO 2020/2021

NTC & Logística

Anuário NTC&Logística
Brasil Transportes
Edição Anual 2020-2021
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*
Analista Financeira: *Samara Matos*
Editor-chefe*: Rodrigo Bernardino*
Projeto Digital e Coordenação: *Rodrigo Bernardino*
Assistentes Digitais:
Marcello Monteiro e Renata Nascimento
Arte digital: *David Teixeira*
Formatação e Revisão:
Rodolpho Camargo e Marcello Monteiro
Peças publicitárias institucionais: *Kamyla Pereira*
Produção de conteúdo geral:
Rodrigo Bernardino e Bruno Benite
Projeto Gráfico e Editoração:
Luciano Seade / ALL TYPE Comunicação em Design
Edição e Produção Audiovisual: *Leonardo Soldá*
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
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.

LEIA ONLINE

Em ano atípico, NTC&Logística se reinventa e se aproxima ainda mais de seus associados

Durante seus 57 anos, a Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística (NTC&Logística) vem construindo uma relação direta de interação e de preparação do seu associado com o mercado transportador. Porém, 2020 talvez seja o ano em que a instituição tenha cumprido esse papel da forma mais direta e próxima possível.

Com a pandemia da covid-19, tivemos que nos afastar, nos proteger e aprender a utilizar as novas possibilidades que surgiram. Como entidade, não poupamos esforços para manter nosso associado informado e a par das notícias que mudavam quase que diariamente. Logo no início da crise, agimos rápido e criamos uma pesquisa inédita para acompanhar o impacto do vírus nas transportadoras.

Como forma de apresentá-las para os associados, entramos de vez no mundo digital e fizemos mais de 40 transmissões ao vivo pelo canal do YouTube da entidade entre divulgação de pesquisas e o programa NTC/COMJOVEM Convida, sempre com o intuito de nos mantermos próximos e de amparar os empresários nesse momento que gerou muitas incertezas e uma rápida mudança na rotina de todas as empresas.

Desenvolvemos também dois vídeos institucionais com a intenção de tranquilizar e de mostrar a força do setor perante a sociedade; atualizamos nosso site para criar ainda mais interação e praticidade com o associado, agora com um visual moderno e de acordo com o modelo de site de notícias utilizado pelo mercado; e pela primeira vez na história da entidade realizamos eventos totalmente on-line com o COMJOVEM Experience e o CONET&Intersindical, um dos eventos mais tradicionais do setor de transporte de cargas há quase 50 anos.

A assessoria jurídica da entidade desenvolveu um conteúdo exclusivo para auxiliar as empresas com as diversas medidas provisórias adotadas pelo governo e que também impactaria as decisões para minimizar os impactos financeiros, o que ajudou muitas a enfrentarem de maneira rápida os efeitos da crise.

No âmbito trabalhista, a NTC&Logística seguiu atuando ativamente durante todo esse período e obteve sucesso principalmente com as seguintes medidas:

- Aprovação da Medida Provisória nº 927 na Câmara dos Deputados, no dia 17/06/2020, e que trata das medidas emergenciais e temporárias trabalhistas durante a pandemia da covid-19;
- Aprovação da Medida Provisória nº 936 no Senado, no dia 16/06/2020, que trata do benefício emergencial, dos acordos de suspensão temporária do contrato de trabalho e de redução proporcional de jornada e de salário durante a pandemia da covid-19, além de manter a desoneração da folha de salários até o dia 31/12/2021;
- Julgamento do Supremo Tribunal Federal, no dia 16/06/2020, que julgou constitucional a Lei nº 13.429/2017, que trata da terceirização de mão de obra;
- Julgamento do Supremo Tribunal Federal, em abril/2020, da ADC 48, que decidiu ser constitucional a Lei nº 11.442/2017 em relação à contratação de transportador autônomo de cargas (TAC) por empresas de transporte de cargas (ETC) e embarcadores;
- Alteração da Norma Regulamentadora nº 16, que trata de atividades perigosas para incluir o subitem 16.6.1.1 a fim de deixar 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".

Além disso, seguimos atuando fortemente em conjunto com as instituições do transporte para

EDITORIAL

melhorarmos a situação dos empresários do setor.

Encaminhamos o Certificado do MOPP (Movimentação e Operação de Produtos Perigosos), que foi respondido e sanado junto ao mercado. Enviamos o Ofício 047/2020 à ANTT, requerendo a prorrogação dos prazos previstos na Res. nº 5.879/2020 por, no mínimo, 60 (sessenta) dias e para que esclareça, de forma expressa, exigências referentes à fiscalização do seguro obrigatório RCTR-C; realizamos também reunião com todas as federações para apresentar e colher sugestões de propostas de alteração da Res. nº 5.867/2020, que dispõe sobre as tabelas de piso mínimo de frete a ser praticado pelo TRC; e atualmente estamos estudando o vale-pedágio obrigatório a fim de apresentar propostas à ANTT para que seja dado tratamento diferenciado quando a prestação de serviços de transporte de cargas for realizada mediante contratação do TAC na condição de agregado.

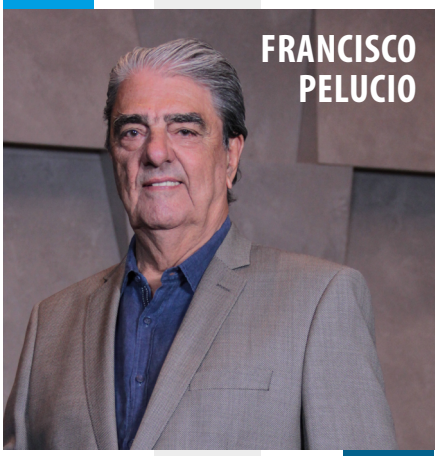
Estamos neste momento atuando junto ao governo para a desoneração da folha, uma vez que precisamos manter os milhões de empregos que são gerados pelo setor, preservando assim a saúde das empresas em um ano de enormes desafios.

Por fim, em um ano atípico como 2020, a NTC&Logística está cumprindo seu papel enquanto entidade nacional e ajudando os empresários a encontrarem saídas para manter seus negócios. Esperamos que a economia continue reaquecendo para que 2021 seja um ano melhor para todos nós.

Francisco Pelucio
Presidente da NTC&Logística

SUMÁRIO

12
ENTREVISTA



ARTIGOS CONVIDADOS

Olhe para fora do seu mercado para saber como operar no seu próprio mercado
Erik Fontenele Nybo **110**

Impactos da pandemia e olhar para a retomada
Marcelo Rodrigues **114**

A importância da busca pela equidade no TRC
Joyce Bessa **118**

O TRC no novo normal
Liemar Pretti **120**

É preciso pensar e agir estrategicamente
Paulo Roberto Guedes **130**

50 Anos contribuindo com o setor
Geraldo Vianna **134**

142
COMJOVEM

Um momento para i(re)novação
André de Simone, Antonio Ruyz e Joyce Bessa

Como a pandemia influenciou o TRC
Luis Felipe Machado

ENTREVISTAS

Vander Costa **22**
Nilson Gibson **60**
José Hélio Fernandes **64**
Eduardo Rebuzzi **80**
Marcelo Patrus **96**
Rogério de Souza **116**
Luiz Carlos Moraes **138**
Roberto Mira **146**
Nicole Goulart **170**
Paulo Afonso **218**
Geovani Serafim **228**
Sérgio Mário Gabardo **232**

68
ECONOMIA

Momento chave para a economia brasileira
Bruno Musa

Panorama econômico
Leodynir Esteter de Lima

ARTIGOS TÉCNICOS

Pacote anticrime trouxe o agravamento penal para o crime de roubo de cargas
Cel. Paulo Roberto de Souza **102**

Relatório das atividades desenvolvidas pela NTC-Brasília
Edmara Claudino **104**

Consequências da crise para o transporte rodoviário de cargas
Eng. Antonio Lauro Valdivia Neto **156**

Programa Emergencial de Manutenção do Emprego e da Renda
Narciso figuerôa Junior **182**

ARTIGOS ENTIDADES

ABTC	30
FETCEMG	32
FETCESP	34
FETRANCESC	36
FETRANSCARGA	56
FETRANSLOG-NE	58
FETRANSPAR	62
FETRANSUL	86
FUMTRAM	88
ITL	90
LOGISPESA	92
SETCEMG	94

40
DECOPE

SUMÁRIO

PANORAMA EX-PRESIDENTES

GERALDO VIANNA	20
DOMINGOS FONSECA	38
JOSÉ HÉLIO FERNANDES	84
FLÁVIO BENATTI	154
OSWALDO DIAS DE CASTRO	214
URUBATAN HELOU	226

ARTIGOS ENTIDADES

SETCERGS	108
SETCESC	122
SETCESP	124
SETCOM	126
SETRAM	128
SINDIPESA	150
SINDIVAPA	152
TRANSCARES	164
FETRAMAZ	166
SETCEPAR	168
SINDICAMP	178
ABTLP	230

222 JURÍDICO

49 PESQUISA

NS LOG
nslogtransportes.com.br
SIGA-NOS NAS
REDES SOCIAIS
35 ANOS
Há 35 anos, transportando soluções para seus clientes!

ALiMAC
Transportes e Locações

ENTREVISTA

FRANCISCO PELUCIO

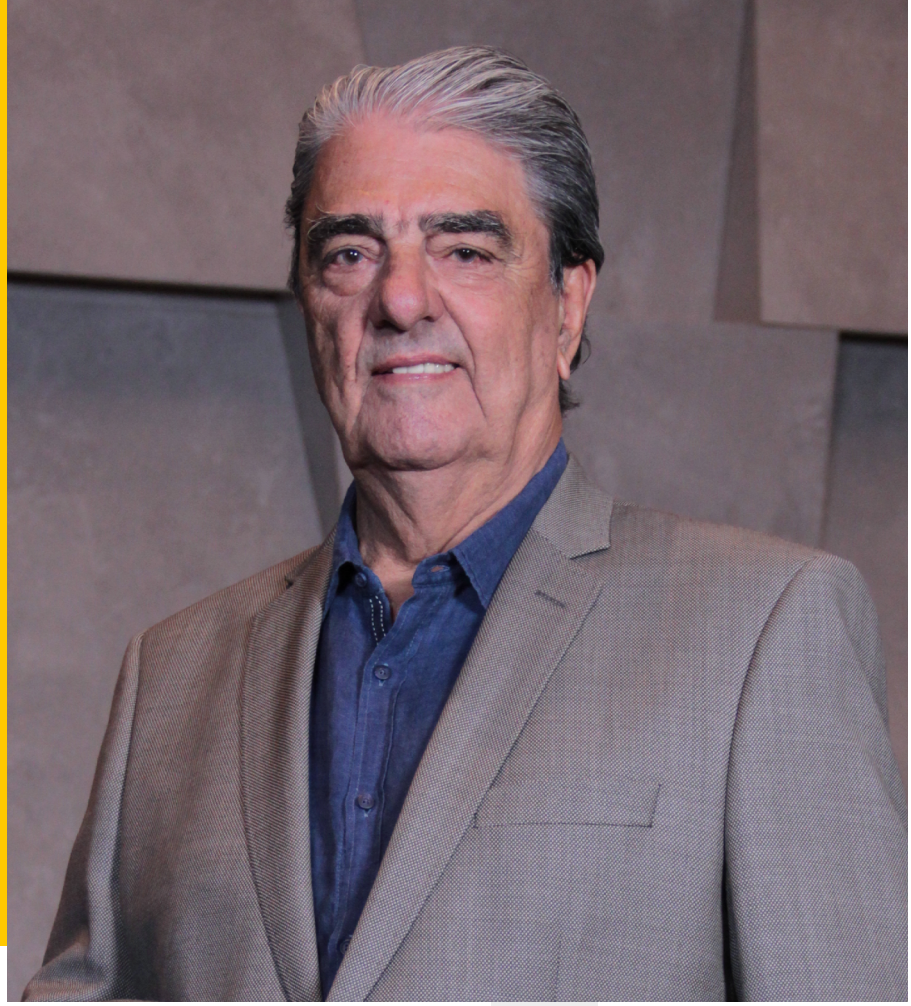
OS GRANDES DESAFIOS DE 2020 E AS CONQUISTAS DA NOVA GESTÃO

Atuante no transporte rodoviário de cargas desde os 14 anos, Francisco Pelucio traçou um grande caminho no setor. Em seu currículo estão passagens pela ABTF, SETCESP, FETCESP e ABTI, até no final de 2019, aceitar o desafio de presidir a NTC&Logística, uma das entidades mais importantes para o segmento de transporte de cargas do Brasil. Francisco faz questão de destacar a importância da entidade e o orgulho de poder atuar como presidente da mesma. Cita os presidentes anteriores como inspiração e afirma "estou buscando fazer o melhor para quem sabe um dia, chegar perto de onde esses grandes presidentes estão na história da entidade". Logo no seu primeiro ano de mandato, Francisco Pelucio encarou desafios jamais imaginados pelos transportadores. A pandemia do novo coronavírus que arrasou a economia mundial, impactou negativamente o transporte rodoviário de cargas. Mesmo com tantas dificuldades, a NTC esteve sempre buscando soluções para que o transporte rodoviário de cargas pudesse continuar movimentando o Brasil. Em um momento complicado, a entidade se reinventou e criou lives informativas com pesquisas importantes, desenvolveu eventos online e manteve o seu compromisso de auxiliar e defender os associados e não associados. Confira a entrevista completa:

Para iniciarmos bem a entrevista, gostaríamos que você contasse um pouco da sua história no TRC, sabemos que você sempre foi muito ativo no setor e que tem uma bela caminhada para nos contar. Então quem é Francisco Pelucio?

Francisco Pelucio era um garoto de Marília, que começou fazendo um pouco de tudo, sendo engraxate com 9 anos, lavando vidros de farmácias e que aos 14 anos ingressou no transporte rodoviário de cargas. Àquela época, fazia entregas de Marília à dracena, tudo estrada de terras.

Já posso dizer que nasci transpor-



tador rodoviário de cargas, porque meu querido pai era transportador, mesmo que através de carroça, onde fazia transporte de areia pela cidade.

Aos 19 anos fui convidado a vir morar no Brás, no quartinho no fundo da empresa que atuava, na rua Martim Burchard, 496, me lembro até hoje. Fiquei por dois anos e em 1964, fundei a transportadora 1040, que agora em março está para completar 57 anos. Também criei a TriMundial Transporte Ltda e a Pelori Logística.

Passando para a área de representação nas entidades. Desde o início, através da 1040 eu era associado a NTC&Logística e ao SETCESP. Depois me tornei sócio da Associação Brasileira de Transportadores Frigoríficos, onde fui para Curitiba para uma Assembleia, através de um convite do Sr. Ladair Michelon, que é o responsável por eu ser o que sou hoje dentro das entidades representativas do Transporte.

ASSISTA

Em Curitiba e sem nunca ter pego o microfone em mãos, fui eleito presidente Associação Brasileira de Transportes Frigoríficos, onde fiquei por 13 anos.

Consegui trazê-la para dentro do palácio do transporte, juntamente com o Geraldo Vianna, que era presidente executivo do SETCESP na época. Em seguida, fui eleito presidente da ABTI - Associação Brasileira de Transportes Internacionais, fiquei por dois anos. Fiz a transferência da entidade para seu maior trabalho, transferindo a ABTI para Uruguaiana.

Em seguida, fui convidado para participar do SETCESP como diretor, depois passei para ser o financeiro da FETCESP onde fiquei por 15 anos e fui vice-presidente. Por mais 15 anos participei do financeiro da NTC&Logística, fui presidente do SETCESP por outros 6 anos e sou diretor da sessão de cargas da CNT a mais de 25 anos.

Agora, em 2020, estou prestes a completar meu primeiro ano presidindo essa grande entidade que é a Associação Nacional do Transporte de Cargas – NTC&Logística.

Esse é o Chico, dos 14 aos 78 anos.

Ainda falando sobre as entidades de classe, quão importante é a atuação dessas organizações no desenvolvimento do Transporte de Cargas no país?

O TRC não é nada sem as entidades. Nós temos a representação primeiramente da CNT, depois da NTC, ABTI, ABTLP e outras Associações, depois as Federações e Sindicatos. Cada um fazendo sua parte.

As entidades de classe, têm como principal objetivo representar os profissionais e o setor no qual ela faz parte, além disso, ajudamos a

ENTREVISTA

desenvolver a imagem do segmento perante a sociedade, bem como dar notoriedade frente ao Congresso Nacional e demais esferas políticas.

A NTC&Logística recentemente completou 57 anos, uma entidade super respeitada pelo trabalho que desenvolve, principalmente através das pessoas que estão a frente dela e que tem compromisso com o setor. Gostaria que o senhor falasse qual a importância para você, representar uma entidade com essa abrangência.

É uma grande importância e fico extremamente orgulhoso. É uma responsabilidade enorme substituir grandes presidentes, como Orlando Monteiro que foi o fundador da entidade e através de um trabalho do SETCESP na minha gestão enquanto presidente, hoje dá nome a rua que o Palácio do Transporte está localizado, Oswaldo Dias de Castro, Domingos de Oliveira Fonseca, Geraldo Vianna, Flávio Benatti, nosso grande presidente José Hélio Fernandes que me antecedeu e Urubatan Helou que assumiu a entidade em setembro a dezembro de 2019 quando o José Hélio precisou se afastar no final da sua longa e vitoriosa jornada.

Hoje estou como presidente, buscando fazer o melhor e quem sabe um dia chegar perto de onde esses grandes presidentes estão na história da entidade.

Vamos falar agora do atual momento. 2020 foi um ano atípico devido a pandemia do novo coronavírus. Como a NTC avalia o ano para o transporte de cargas e quais os principais impactos para as empresas?

Realmente o susto foi muito grande, continuamos preocupados, mas esperamos que o vírus possa ser eliminado o mais rápido possível através da vacina que está sendo desenvolvida.

Tivemos meses de muita preocupação. O que sobrou para nós foi a demonstração da responsabilidade do transportador rodoviário brasileiro, que com todas essas dificuldades continuou fazendo o seu papel de movimentar o Brasil, com os devidos cuidados apresentados pelos Órgãos de Saúde.

Falando agora sobre impactos, a pesquisa da NTC foi sempre muito clara e fiel aos transportadores, tivemos em abril uma queda no volume de cargas de aproximadamente 45%, o que resultou em queda de faturamento de até 80% em algumas empresas. Apesar disso, continuamos em pé, mantivemos nosso dever de transportar o nosso país e como estamos dizendo constantemente, o transporte brasileiro não parou e nunca vai parar.

Mesmo diante das dificuldades, a NTC continuou próxima dos seus associados e do setor como um todo, gostaria que você comentasse um pouco dos esforços que a NTC fez durante toda a pandemia para manter seus associados seguros e informá-los das situações que mudavam quase que semanalmente.

Foi uma luta da NTC sempre em parceria com a CNT. Buscamos soluções para os problemas que surgiram, com uma forte atuação política continuamos auxiliando os transportadores a terem menos prejuízos com a crise que abalou a todos, entre nossas conquistas nessa atuação posso destacar a prorrogação do vencimento da carteira de motorista e dos cursos obrigatórios para que esses profissionais pudessem continuar transportando.

Além disso, logo no início da pandemia, a NTC prontamente se colocou no mundo digital através de lives que trouxeram diversos conteúdos para os associados e a comunidade do TRC em geral. De forma rápida e eficiente, a entidade trouxe informações relevantes que informaram e confortaram, de alguma forma, os transportadores. Foram mais de 20 semanas de pesquisa para sabermos o impacto do coronavírus no setor e mais de 40 lives para discutir temas importantes e atuais no transporte rodoviário de cargas.

Quão importante foi a atuação do DECOPE durante o período de pandemia?

O DECOPE fez o seu papel e a NTC&Logística mostrou mais uma vez a sua liderança e preocupação com os associados e não associados, pois tratamos todos com a mesma importância. Então, acredito que tenha sido um grande trabalho, com a pesquisa semanal sobre a pandemia, que perdurou por cerca de 6 meses e foi divulgada e debatida semanalmente nas Lives da NTC pelo YouTube.

Com certeza esse esforço que fizemos através das pesquisas auxiliou e informou diversos empresários do setor que assim como a maioria, estavam passando por dificuldades.

Vimos recentemente que existe a possibilidade de o governo extinguir a desoneração da folha de pagamento. Como isso impactaria o setor e consequentemente a economia como um tudo?

A desoneração nasceu em uma luta do SETCESP, comigo presidente. Aqui na NTC nós já estamos terminando o terceiro ano de desoneração da folha, o que é uma grande conquista do setor.

Continuamos a nossa luta, e juntamente com a CNT estivemos no congresso, Câmara dos Deputados e Senado, sempre acompanhado do Flavio Benatti, da Edmara Claudino e do nosso grupo de trabalho. Conseguimos a aprovação quase unânime para que a desoneração continuasse por mais um ano, mas o nosso presidente Jair Bolsonaro vetou. Agora, estamos esperando que haja um entendimento maior das equipes de trabalho para que possamos continuar com essa desoneração por pelo menos mais ou ano, para quem sabe sonharmos com uma extensão permanente a partir de 2022.

ENTREVISTA

O fim da desoneração da folha de pagamento aumentaria os custos das empresas de transporte de cargas, diminuiria o número de empregos e como o transporte de cargas é um serviço meio, impactaria negativamente toda a economia do país. Por isso a desoneração da folha de pagamento é tão importante, não apenas para o TRC mas para a economia e cadeias produtivas como um todo.

Quais as estratégias da NTC para valorizar mais o frete e equilibrar melhor a balança?

Nós temos o DECOPE que desenvolve estudos semanais e os divulga através do CONET duas vezes por ano. Esse estudo cria padrões para que o frete não seja desvalorizado, mas infelizmente, vemos muitas transportadoras que não cobram os valores estudados. Assim, o que cobra errado está defasando o frente, pois trabalha com valores mais baixos, não recolhe impostos e fica devendo ao Estado.

Como a NTC tem participado das discussões sobre renovação de frota e quão importante é ter um programa de renovação de frotas eficiente?

Estamos falando de renovação de frota a mais de 20 anos, quando fomos até o então Ministro Pimentel, mas devido a impasses políticos não houve uma finalização nas negociações. Sempre que existe uma troca de ministro, as negociações voltam a estaca zero.

Nossos diretores estão cuidando desse assunto com bastante carinho. Na abertura da Fenatran de 2019, o presidente da NTC&Logística em exercício Urubatan Helou foi muito feliz em enfatizar a necessidade da renovação de frota no nosso país e cobrar o governador do estado de São Paulo, Doria.

O trabalho está sendo feito. O grande problema é ter caminhões e veículos de passeios de 30 a 40 anos que sofrem com problemas e quebram nas nossas rodovias. Esses veículos poderiam ser vendidos para siderúrgicas e reinvestir nessa estrutura para criar um programa de renovação de frota eficiente. Pode demorar mais um pouco, mas vamos conseguir renovar nossa frota. Não podemos aceitar que os veículos com 20 anos de uso sejam a maioria no país.

Como você tem visto as atuações da COMJOVEM no desenvolvimento de jovens empresários nos últimos anos?

O trabalho da COMJOVEM é realmente maravilhoso, temos atualmente cerca de quatro ex-membros da COMJOVEM que atuam como presidentes em sindicatos, começando pelo Tayguara Helou no SETCESP.

A COMJOVEM Nacional surgiu no mandato do Flávio Benatti como presidente da NTC&Logística. Atualmente são 13 anos de comissão com mais de 500 empresários distribuídos em 25 núcleos no país, todo mundo trabalhando e, agora nesse momento de pandemia, os integrantes demonstraram nas lives a capacidade e o preparo para tratar de temas do setor.

A CNT, por meio do SEST SENAT fez um trabalho muito importante nesse momento de pandemia, tanto para os motoristas profissionais e autônomos. Como o senhor avalia esse trabalho nesse momento e ao longo dos anos.

Eu estava em Brasília no dia da conquista da criação do SEST SENAT, que acabou de completar 27 anos e agora conta com cerca de 150 unida-

Em 2020 nós mudamos a nossa rota,
mas mantivemos o mesmo destino de sempre, a vida!

Neste ano de 2020, o vírus cruzou o caminho de todos. Por isso, nós mudamos nossas atitudes, criamos novos comportamentos e adotamos novos hábitos. Traçamos uma nova rota, mas com o mesmo destino de sempre valorizar a vida. Continuamos na estrada, com toda a segurança e proteção. Porque sabíamos que as ruas estavam vazias, mas nossas encomendas chegavam a corações cheios de esperança. O Grupo Mira agradece a todos os nossos colaboradores e clientes por estarem com a gente nesse desafio.

MIRA
Transportes

Não importa o caminho, nós andaremos sempre juntos.

mira.com.br

ENTREVISTA

des em todo o país.

O Vander tem substituído o Clésio Andrade muito bem, fazendo um grande trabalho, com um carinho e apoio a todos os motoristas de caminhão do nosso Brasil, hoje nós temos simuladores de direção em quase todas as unidades, para que as profissionais possam fazer os cursos necessários.

Além disso durante todo esse período de pandemia, a CNT e o SEST SENAT fizeram uma cobertura especial, com diversas ações para a distribuição de refeições, em momentos que os restaurantes estavam fechados, entrega de máscaras e álcool gel. A entidade também cedeu diversas de suas unidades que viraram pontos de exames da Covid-19 para os motoristas.

Acredito que tem sido um grande trabalho da CNT, e devido a isso, não tivemos muitos casos mesmo com todos trabalhando.

Como você avalia esse primeiro ano de gestão e qual será o principal enfoque na atuação da entidade no ano que vem?

Nesse primeiro ano de gestão, continuei uma ideia e um sonho do nosso ex-presidente José Hélio Fernandes, que dizia que "A NTC precisa caber dentro do seu orçamento", e esse trabalho nós fizemos quando eu era tesoureiro financeiro.

Hoje posso dizer que uma das nossas principais conquistas é dizer que a NTC&Logística cabe dentro do seu orçamento, nós estamos com a casa em dia. Acredito que é uma grande vitória.

Outra vitória, como falamos, foi a conquista e prorrogação da desoneração da folha de pagamento por mais um ano, mas que infelizmente foi barrada e esperamos que ela venha agora com um acerto entre senado, câmara dos deputados e governo.

Nós fizemos a nossa parte até agora, com toda dificuldade que a pandemia nos trouxe e para o ano que vem, acreditamos que dia melhores virão. A NTC continuará aqui e analisará novamente as necessidades de cada empresário e empresa, pois esse é o papel dela, e irá a luta pelas necessidades desses transportadores.

Como conquistas para o ano que vem, acredito que, caso aconteça, será a reforma tributária e administrativa, que auxiliaria todo o setor de transportes imediatamente.

Para finalizarmos, gostaria que o senhor deixasse uma mensagem para os transportadores que confiam no trabalho da NTC e de todas as outras entidades que fazem parte da associação.

Com muito orgulho, que quero dizer para cada um de nossos empresários do transporte rodoviário de cargas, cada um dos profissionais, sejam eles do escritório, do armazém ou motorista desse nossos país para contarem sempre com a gente e trazerem suas necessidades para nós, para entendermos, representarmos e lutarmos pelos direitos do transportador rodoviário de cargas.

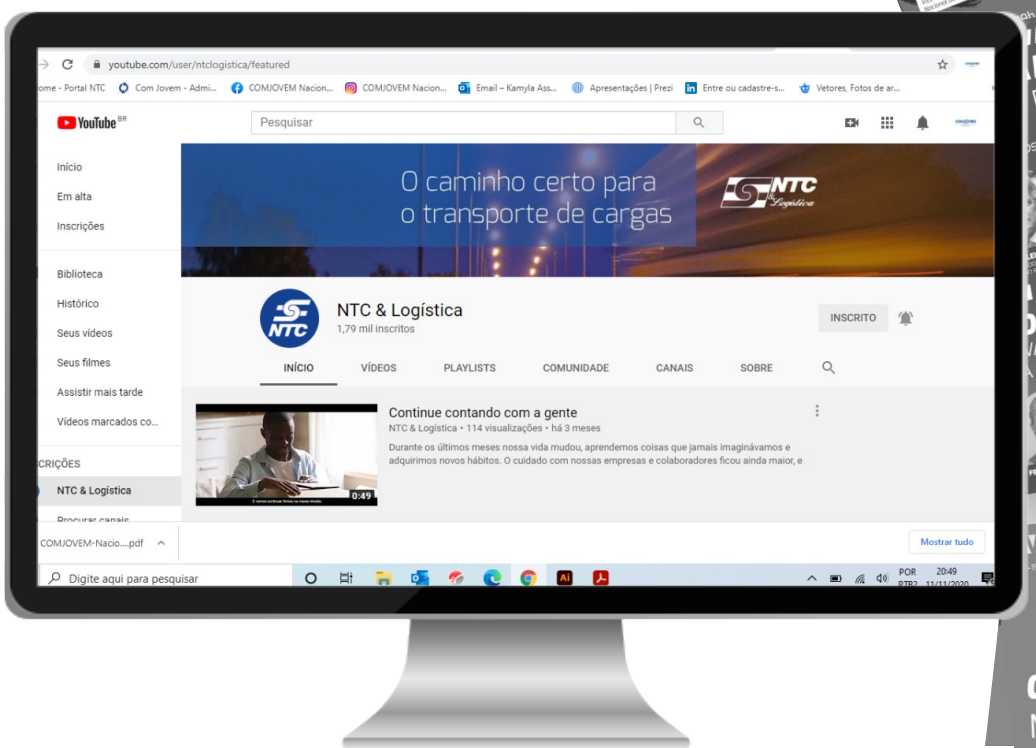
TV NTC

EVENTOS

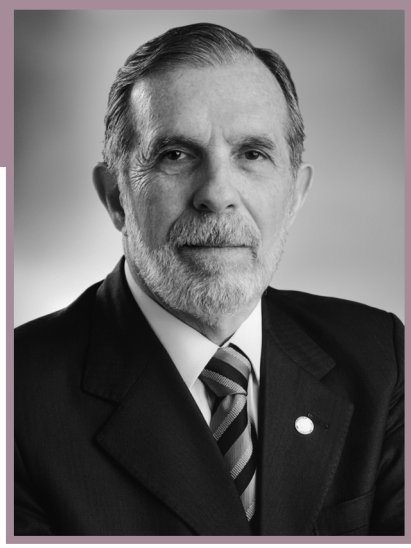
LIVES

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

Acesse já youtube.com/ntclogistica



PANORAMA



GERALDO VIANNA
EX-PRESIDENTE DA NTC&LOGÍSTICA
2002 -2004 E 2005-2007

Como você avalia setor de transporte no ano de 2020 diante da pandemia do novo coronavírus?

O setor sofreu, como todos, mas em alguns segmentos (como na distribuição do e-commerce e no escoamento de safras), pode ter até experimentado crescimento. É apenas uma impressão. Vamos aguardar os números.

As entidades sempre tiveram um importante papel nas maiores crises da história deste país. Qual a sua avaliação do trabalho delas diante desta crise?

Acho que, de modo geral, cumpriram muito bem o papel de orientar o setor e de representá-lo perante as autoridades, o mundo político e os meios de comunicação.

O que o senhor projeta para 2021 e como será o futuro?

Penso que em 2021 ainda conviveremos com os efeitos da pandemia em muitos aspectos. Talvez dentro de alguns anos 2020 venha a ser considerado o marco inicial de um novo tempo, em que o homem foi obrigado a mudar o seu estilo de vida e seus padrões de produção, de consumo e de organização social, bem como o seu relacionamento com o meio ambiente. E não falo só da covid-19, mas de outras possíveis epidemias e, também, dos fenômenos climáticos extremos, que vêm se tornando cada vez mais devastadores e preocupantes. E não estou sendo pessimista ao dizer isso, muito pelo contrário, porque acredito que essas mudanças sejam possíveis, contando com o instinto de sobrevivência da espécie e com o uso correto dos avanços tecnológicos que já estão à nossa disposição ou que já podem ser antevistos.

RUSTLESS TECHNOLOGY.

Sua frota com a proteção definitiva contra corrosão metálica.

TECNOLOGIA PATENTEADA /// TECNOLOGIA PATENTEADA ///

RUSTLESS® LINHA AUTOMOTIVA PESADA 24V COM UMA POTÊNCIA DE ATUAÇÃO OTIMIZADA AGE DE FORMA CONSISTENTE PARA PROTEGER SEU VEÍCULO PESADO NAS MAIS EXTREMAS SITUAÇÕES.

A RUSTLESS TECHNOLOGY ATUA A PARTIR DE MÓDULOS ANTICORROSIVOS ELETRÔNICOS TESTADOS E APROVADOS POR GRANDES MARCAS MUNDIAIS E TEM EFICIÊNCIA COMPROVADA EM OPERAÇÕES DESENVOLVIDAS EM AMBIENTES CORROSIVOS. GARANTINDO ASSIM A MAIOR DURABILIDADE COM MENOR MANUTENÇÃO DAS MÁQUINAS E VEÍCULOS PESADOS.

RUSTLESS TECHNOLOGY

rustless.com.br
facebook.com/rustlessanticorrosivo
instagram.com/rustlessanticorrosivo
83 3506-3106 / 83 99332-5958
paulohamilton@rustless.com.br

ENTREVISTA

VANDER COSTA

CNT EM AÇÃO – RESILIÊNCIA E A ORGANIZAÇÃO DO SETOR

Iniciando seu segundo ano de mandato como presidente da Confederação Nacional do Transporte (CNT), Vander Costa enfrentou seu maior desafio desde quando entrou para as entidades representativas. Segundo o presidente da Confederação, "a CNT foi surpreendida com a pandemia, o que fez com que todo o planejamento para 2020 fosse descartado e tivéssemos que nos reinventar". Porém, a CNT continuou atuando fortemente na representação do setor. "A primeira ação da CNT foi com o objetivo de permitir que o transporte continuasse movimentando o país. No início da pandemia, algumas prefeituras e estados proibiam até que os caminhões fizessem o abastecimento. Então, reconhecer o transporte rodoviário de cargas como atividade essencial foi o primeiro marco, e esperamos que esse reconhecimento seja um legado para o futuro", completa Vander. Confira a entrevista completa

ASSISTA

A Confederação Nacional do Transporte é uma das maiores entidades do país. Como foi para você receber esse desafio?

Primeiramente agradeço ao presidente Francisco Pelucio por nos convidar e por dar um espaço nesse anuário tão importante para o setor e para o país.

Realmente, assumir a CNT é um grande desafio. A Confederação é responsável por todos os modais de transporte, e para assumi-la no ano passado eu me preparei muito, mas sinto que preciso continuar me preparando, estudando e aprendendo mais. O transporte move o Brasil e muda constantemente; os problemas do transporte no país mudam a cada momento.

Em 2020, por exemplo, fomos surpreendidos com uma pandemia, que fez com que todo o planejamento fosse descartado e que tivéssemos que nos reinventar.

Então, ser presidente da CNT é desafiador e ao mesmo tempo gratificante, pois estamos conseguindo, com nossos associados, vencer os desafios que estão sendo propostos e continuar com energia para os próximos que virão.

Você assumiu a CNT no início de 2019. Quais têm sido os principais focos da confederação em relação ao transporte rodoviário de cargas?

Quando assumimos no ano passado, a maior demanda que tínhamos era relacionada à tabela de fretes e

fazer com que o Marco Regulatório do Transporte fosse aprovado. Além dessa medida, nós trabalhamos para que outras legislações importantes para o setor de cargas fossem definidas, como a questão do seguro.

Era para a tabela de frete ter sido votada em fevereiro, mas o ministro Fucs mandou retirar. Em sequência, devido à pandemia, os trâmites para a aprovação foram pausados e as legislações foram substituídas por medidas referentes à covid-19.

Porém, a CNT continua trabalhando junto ao Judiciário para ver as pautas aprovadas. Apesar da pandemia, o trabalho tem sido intenso, e as pautas do transporte de cargas são aquelas indicadas pelo setor.

Neste ano de pandemia, todas as necessidades aumentaram, principalmente em relação ao transporte rodoviário de cargas. Quais foram as ações da CNT para poder contribuir não apenas com o transporte de cargas, mas no segmento de transporte como um todo?

A primeira ação da CNT foi com o objetivo de permitir que o transporte continuasse movimentando o país. No início da pandemia, algumas prefeituras e estados proibiam até que os caminhões fizessem o abastecimento. Então, reconhecer o transporte rodoviário de cargas como atividade essencial foi o primeiro marco, e esperamos que esse reconhecimento seja um legado para o futuro.

Passada essa fase, por meio do SEST SENAT fomos para as estradas dar apoio aos motoristas, e a primeira abordagem teve o objetivo de conscientizar o profissional a utilizar álcool em gel e máscaras e a seguir as orientações de higienização pessoal e do caminhão. Nesse momento, também foi necessário levar alimento para os motoristas, pois os restaurantes de beira de estrada estavam fechados devido às medidas de isolamento social.

Depois disso, fizemos uma grande ação de testagem da covid-19 nos motoristas, e o resultado foi positivo, pois mostrou que o número de infectados desses profissionais não era superior à média brasileira, mesmo trabalhando.

Também trabalhamos muito com o SEST SENAT para abrirmos as portas e continuarmos oferecendo suporte. Nas regiões que o atendimento presencial era permitido, eles continuaram acontecendo na parte odontológica e de educação. Também convencemos diversos estados para que fosse prorrogada a validade dos cursos obrigatórios para os profissionais do setor.

O SEST SENAT evoluiu muito no ensino a distância. Então nós procuramos trabalhar no SEST SENAT e ITL da melhor maneira possível, e hoje temos a satisfação de estarmos voltando às aulas presenciais.

A CNT cuidou da parte política, fazendo com que a legislação se adequasse à necessidade. Conseguimos a suspensão de pagamentos de alguns tributos nos pri-

ENTREVISTA

meiros meses, o que deu fôlego financeiro para as empresas no primeiro momento. Além disso, continuamos o trabalho para manter o setor e o empresário amparados nesse momento.

Com relação à folha de pagamento, que é um trabalho muito importante, conseguimos com outras entidades a possibilidade de suspensão ou diminuição de 25% da jornada de trabalho e do salário, com o governo entrando com recurso próprio.

Aprendemos a negociar com o governo Bolsonaro fazendo pedidos econômicos que auxiliam todos os setores, e não apenas o setor de transporte. O trabalho aqui em Brasília continua de forma intensa no Executivo, no Legislativo e no Judiciário.

Qual modal de transporte foi mais atingido? Por quê?

Passageiro foi o mais atingido. Tanto o aéreo quanto o urbano ou o interurbano.

A imprensa falou muito sobre a proibição de aglomeração, e o transporte de passageiros é concebido no Brasil pela aglomeração. O preço que se paga na passagem no transporte urbano só é viabilizado pelo grande número de passageiros. A partir do momento que as pessoas param de ir ao trabalho e de utilizar o transporte urbano, o prejuízo é enorme. Então o modal está sofrendo. Já estamos vendo o aéreo voltar a decolar, mesmo com a malha bastante reduzida.

Acredito que todas as atividades podem ser realizadas por meio de protocolos aprovados por médicos, sanitaristas e outros especialistas. Para o Brasil crescer, é preciso que todos voltemos a trabalhar com segurança.

Que os empresários façam a conta, cuidem do seu negócio e trabalhem com lucro, pois esses tópicos serão fundamentais para a sobrevivência da sua empresa, dos profissionais e até da sua família

Temos visto alguns movimentos e até alguns economistas otimistas em relação à retomada econômica, principalmente para o transporte rodoviário de cargas. Como a CNT tem acompanhado essa retomada econômica?

Quem traz as principais notícias do transporte de cargas é a NTC&Logística. O Lauro Valdivia e sua equipe fazem pesquisas importantes e mostram que houve recuperação. O modal de cargas conta com alguns segmentos em crescimento.

Alguns segmentos para o modal de cargas, como os voltados para mineração, o ferroviário e marítimo de cargas, não tiveram quedas pois trabalham com exportação. Quem trabalha com o agronegócio também está sentindo um crescimento graças à safra recorde para o Brasil.

A Associação dos Implementos Rodoviários (Anfir), por exemplo, revelou este ano que vai produzir um pouco mais em 2020 do que produziu em 2019. Isso me leva a crer que o quarto trimestre vai ter um crescimento positivo até em relação ao ano passado. Não suficiente para zerar a perda desse ano, mas pelo menos fecharemos o ano com um trimestre positivo e que nos dará expectativa de um crescimento maior do que o previsto para 2021.

Estou otimista com relação ao ano de 2021, pois mesmo com a pandemia nós cumprimos com a nossa promessa e mantivemos o abastecimento do Brasil.

Mesmo diante das dificuldades impostas pela pandemia e pelos cortes no Sistema S, a CNT e o SEST SENAT são sempre lembrados como entidades que realizaram um trabalho impecável. Como o senhor acredita que, mesmo diante das dificuldades, vocês conseguiram realizar um bom trabalho?

Primeiramente, quero agradecer aos empresários pelo reconhecimento. Isso se deve pela equipe de excelência que temos formado. O grupo de trabalho é comprometido com resultado, e o sistema em que trabalhamos serve para medi-los e valorizá-los de forma profissional e transparente.

Com relação ao corte do Sistema S, nós sentimos muito, mas acredito que estamos recuperando e que vamos continuar realizando um excelente trabalho para o setor e para o país.

Não foi simples, pois por três meses recebemos 50% do valor relacionado ao Sistema S, mas com o planejamento da equipe foi possível superar, e conseguimos aproveitar a oportunidade para melhorar a qualidade da mão de obra.

Trabalhamos também em conjunto com a CNI, CNC e CNA para que cada confederação divulgasse mais o seu trabalho, enfocando suas bases para mostrar para os deputados e para a sociedade que a contribuição dada para o Sistema S é uma contribuição positiva.

Quais lições o transporte como um todo pode tirar desse momento de crise?

Resiliência e organização. O setor teve que ser resiliente para superar mais essa crise, e as empresas organizadas saíram na frente da crise.

É importante qualificarmos os gestores para colocarmos dentro das empresas pessoas que saibam trabalhar com resultados positivos.

O recado que fica é para que os empresários façam a conta, cuidem do seu negócio e trabalhem com lucro, pois esses tópicos serão fundamentais para a sobrevivência da sua empresa, dos profissionais e até da sua família.

Outra questão importante é sobre o valor de pedágios: existe uma solução para isso melhorar? O ministro disse que a nova concessão da rodovia Dutra pode diminuir em até 35% a tarifa. Como o senhor avalia?

É possível que reduza 35%, mas não é provável,

ENTREVISTA

porque o modelo proposto pelo governo com outorga é para uma redução de 5 a 10%. A Dutra é uma rodovia que já está madura e demanda pouco investimento, mas vai ter que dar contrapartida para poder fazer a BR-101 também. Acredito que o mais importante para o setor de transporte rodoviário de cargas é aplicar a lei. Ela determina que o pedágio tem que ser pago pelo embarcador, então não tem que dar desconto para o embarcador e transferir um custo de pedágio para a transportadora.

A CNT tem trabalhado muito com o governo para que não haja outorga. Se o leilão da Dutra fosse sem outorga, esses 35% seriam possíveis de forma fácil mesmo com o ônus da BR-101. Outra coisa que estamos defendendo é que, para reduzir o custo do pedágio e fazer com que ele seja mais equitativo, é lutar pelo free flow, que faz com que o usuário pague pelo quilômetro rodado, pois isso vai viabilizar a concessão de rodovias que atualmente são tidas como economicamente inviáveis.

Temos que ter um cuidado muito grande na hora de fazer o processo de leilão para evitar que a outorga seja muito grande. Defendemos o pedágio, mas sempre em um valor justo.

Privatizações são um tema recorrente no governo, e o ministro vem anunciando algumas medidas neste sentido. Como o senhor tem acompanhado esse assunto e como as privatizações impactam positivamente no transporte?

Para o Brasil ter uma infraestrutura como um todo, a privatização é necessária. Nunca se investiu tão pouco no transporte, em todos os modais, como no governo Bolsonaro. Não tem recurso, e esperar que o governo tenha esse recurso não vai acontecer.

Já estamos com dois anos do mandato do presidente e ainda não tivemos as privatizações das rodovias. O avanço que tivemos com privatizações foi com a dos portos, e nas ferrovias houve renovações das concessões que estavam para vencer.

Defendemos que as rodovias sejam privatizadas, pois dessa forma ficam bem conservadas e com as pistas adequadas ao modelo. A conservação de rodovias vai nos auxiliar a atingir outro grande objetivo, que é a redução de mortes.

Já estamos com dois anos do mandato do presidente e ainda não tivemos as privatizações das rodovias. O avanço que tivemos com privatizações foi com a dos portos, e nas ferrovias houve renovações das concessões que estavam para vencer

Qual a opinião da CNT sobre o possível fim da desoneração da folha de pagamento em alguns setores da economia, como no transporte de cargas? O senhor acredita que isso impactará negativamente a economia como um todo?

O nosso trabalho é intenso e junto com os 17 outros setores. Nós temos a maioria consolidada para que a desoneração continue. Fizemos nosso trabalho junto à Casa Civil e mostramos que, com a desoneração por mais um ano, garantiremos a manutenção da quantidade de empregos. Além disso, nos comprometemos em trabalhar junto com o

GRUPO APISUL, A GARANTIA DA ENTREGA SEGURA HÁ **35 ANOS.**

Muito foi conquistado durante 2020. Graças à **dedicação**, vontade de **inovar** e **seriedade** com o nosso produto.

CONFIRA NOSSAS **SOLUÇÕES CUSTOMIZADAS** PARA A GESTÃO COMPLETA E INTEGRADA DA CADEIA LOGÍSTICA, OFERECIDAS EM TODO O TERRITÓRIO NACIONAL:

- **Viagens Seguradas**
- **Gerenciamento de Riscos**
- **Gestão Integrada e Inteligente do Processo Logístico**
- **Torre de Controle**
- **Meios de Pagamento**

+ DE 4 MILHÕES /MÊS DE VIAGENS SEGURADAS

+ DE 350 MIL VIAGENS monitoradas

ESTRUTURA SÓLIDA DE BANCO DE DADOS E SOFTWARES PRÓPRIOS DE MONITORAMENTO E GESTÃO LOGÍSTICA.

BATUCA

TUDO PARA VOCÊ **TRANSPORTAR** BEM.

+55 51 2121.9000 www.**apisul**.com.br

Grupo APISUL 35 ANOS

ENTREVISTA

governo para em 2021 fazermos uma reforma tributária efetiva, permanente e perene que faça com que a desoneração aconteça para todos os setores da economia e propicie que o Brasil tenha um crescimento econômico sustentável.

O senhor acredita que o ambiente político em 2020 fez com que as reformas administrativas e tributárias estagnassem ou que a situação do país demandou novas necessidades e olhares?

São dois temas muito importantes para a sociedade que tiveram dificuldade em ser debatidos devido a pandemia. Em Brasília, apenas os líderes de bancada estão indo ao Congresso, então são temas muito importantes para a sociedade para serem discutidos por vídeo conferência; falta contato pessoal para essa discussão. Acredito que esse é um dos principais motivos desses adiamentos, e agora temos mais uma eleição que também atrasa o processo de discussão.

Espero que em 2021 a pandemia esteja mais controlada e os protocolos estejam definidos para que possamos trabalhar de forma presencial e conseguir seguir com as reformas.

A melhor reforma que se faz é aquela que é possível fazer.

Falando agora do futuro, o que o senhor espera para o futuro próximo em 2021 e mais adiante, nos anos seguintes?

Primeiramente, espero que o contato presencial volte a acontecer o mais rápido possível. Tenho a expectativa de que o Brasil e o mundo aprendam a conviver com a covid-19. Não acredito que o vírus acabará tão em breve como o esperado, mas acredito que vamos aprender a conviver com ele, com protocolos seguros e adequados.

Acredito que apenas com os protocolos adequados a economia voltará a crescer. É extremamente necessário que os alunos voltem a frequentar a escola. A educação é fundamental para o crescimento da população.

Tenho dito também que é necessário que os funcionários públicos também voltem a trabalhar. Está na hora de o governo federal, maior empregador do Brasil, desenvolver protocolos seguros para que os trabalhadores públicos voltem às suas atividades com segurança.

Precisamos superar o coronavírus sempre com muita responsabilidade e por meio de estudos que possam auxiliar no crescimento da economia e no desenvolvimento do transporte brasileiro.

/autotrac.com

Lançamentos inovadores
AUTOTRAC Smart Camera
e Sensor de Direção
Segura.

Inauguração do
segundo *HUB* próprio
de telecomunicações
em **Anápolis/GO.**

Novos planos comerciais
Facilidade na aquisição ou
na locação de toda a linha
de produtos.

Expansão da rede de
concessionárias autorizadas.
**46 unidades exclusivas
distribuídas em todo o país.**

TECNOLOGIA PARA MÁXIMA **DISPONIBILIDADE**

Vivemos tempos desafiadores, mas nestes 27 anos de operação a AUTOTRAC se preparou muito para enfrentar seus novos desafios e continuar liderando a **transformação digital** no mercado de transportes e logística. Mesmo com todas as dificuldades de 2020, mantivemos uma forte estratégia de expansão para atender cada vez melhor os nossos clientes.

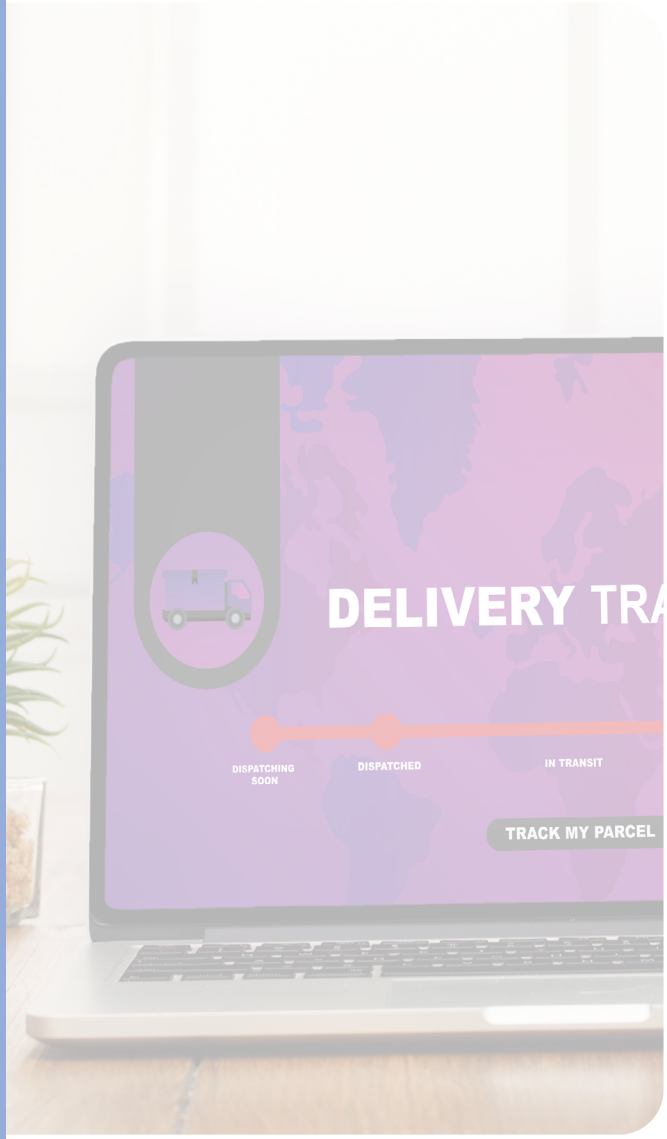
E ainda há muito mais por vir em 2021!

Saiba mais em: www.**autotrac**.com.br
ou consulte a concessionária autorizada mais perto de você.

AUTOTRAC
Conexão é o que temos de mais forte

Pandemia acelerou a modernização dos processos logísticos e trabalhistas

POR PEDRO JOSÉ DE OLIVEIRA LOPES



A covid-19 acelerou o futuro e colocou a sociedade diante de desafios para os quais ainda não estava pronta. É cedo para prever como será o mundo pós-coronavírus, qual será o grau e a extensão dos impactos na economia e na sociedade, mas é certo que dessa experiência única não sairemos ilesos.

Neste 2020 atípico, as empresas e seus colaboradores tiveram que se adaptar a novos modelos de gestão e trabalho. O home office foi adotado por diversas instituições e órgãos da administração pública. Valorizou-se a questão das relações humanas no trabalho, e poder contar com profissionais qualificados tornou-se de extrema importância.

As várias ferramentas de comunicação com áudio e vídeo também ganharam espaço, e a Associação Brasileira de Logística e Transporte de Carga (ABTC) manteve sua atuação, participando de diversas reuniões on-line, dentre as quais as de Seção de Cargas e subgrupos de trabalho da Confederação Nacional do Transporte (CNT). Nesses, mantém representantes especialistas nos variados temas, como infraestrutura, trabalho e tributos. Atuamos ainda no Fórum TRC do Ministério da Infraestrutura e nos debates sobre a "BR-101 do Futuro" e a nova lei de cabotagem, a "BR do Mar".

Além disso, continuamos acompanhando os projetos que estão tramitando no Congresso que afetam diretamente o setor, como a implementação dos Pontos de Parada e Descanso (PPDs), a tabela de frete, a desoneração da folha de pagamento, a reforma tributária, o Documento Eletrônico de Transporte (DT-e) e o Código Identificador de Operação de Transporte (CIOT).

Uma das dificuldades enfrentadas pelo setor de transporte foi a falta de convergência de políticas federais, estaduais e municipais, o que provocou demora na tomada de decisão e na conscientização da população. Entretanto, é importante ressaltar que o transporte de carga foi considerado serviço essencial, o que permitiu que as operações seguissem em todo o país.

Neste contexto, destacou-se a Mobilização Nacional de Combate ao Coronavírus, realizada pelo SEST SENAT, em favor dos transportadores, que teve o total apoio da ABTC. Na ação, mais 37 mil testes foram realizados.

Entre os consensos que a crise definiu, está o que atesta a necessidade de investimentos em tecnologia, em infraestrutura e em multimodalidade de transporte, além do fortalecimento da nossa indústria e da continuidade dos incentivos ao agronegócio, o que trará a estabilidade e a segurança jurídica para atrair tanto investimento estrangeiro quanto nacional para o país.

Pedro José de Oliveira Lopes
Presidente da Associação Brasileira de Logística e Transporte de Carga (ABTC) e vice-presidente da Câmara Interamericana de Transportes (CIT).

Transformação no PÓS-PANDEMIA

POR SÉRGIO LUIZ PEDROSA

A pandemia do novo coronavírus afetou de forma avassaladora nossa economia e também nossas relações pessoais e profissionais.

Com o início em dezembro de 2019 e do outro lado do planeta, não imaginávamos que esse vírus fosse nos atingir dessa maneira, sem tempo algum para previsões e preparações.

Após o impacto disruptivo imediato que causou no ambiente organizacional, fato é que a pandemia alterou completamente a nossa rotina introduzindo aspectos (até bons, diga-se de passagem) que deverão permanecer no pós-pandemia.

Não vou adentrar nas questões da reconfiguração dos espaços físicos ou da flexibilidade para a adoção de novas formas de trabalho. Isso é extrínseco à crise, algo que grande parte das empresas já buscava e experimentava antes da covid-19.

O que aconteceu foi que a aceleração em diversas transformações que já estavam em curso nas empresas há algum tempo, como a digitalização dos processos e das rotinas e o investimento em tecnologia e inovação, gerou um novo olhar nas pessoas.

O "novo normal" que estamos construindo – e com o qual podemos colaborar para que seja muito bom para todos – requer mais responsabilidade social das empresas, ou seja, maior atenção a questões mais profundas como sustentabilidade, solidariedade, inclusão, empatia, qualidade de vida e minimalismo.

Isso requer que as lideranças enxerguem além e tenham uma postura mais humanizada e colaborativa, e isso nos aproxima ainda mais do conceito da sociedade 5.0, que coloca o ser humano como causa e não como simples consequência de processos e recursos das sociedades anteriores.

A pandemia nos fez repensar nossos valores, revisar nossas crenças mais profundas e reparar mais no próximo, em quem está enfrentando essa difícil situação simplesmente porque não pode parar de trabalhar – aqui eu me refiro desde o motorista que está na estrada até aquele funcionário que está enfrentando o home office com todos os seus desafios inerentes.

Nesse futuro "novo normal", a humanização certamente fará parte da agenda corporativa tanto nas relações comerciais, com clientes, parceiros e embarcadores, quanto na organizacional, com funcionários e stakeholders.

É preciso pensar que, assim como as empresas, as pessoas também estão se transformando. Portanto, é hora de começar a acabar com a crença de que o passado era bom e mirar no futuro, no melhor futuro que podemos ter e que nós podemos construir. O primeiro passo para isso depende somente de nós, da nossa vontade de criar o novo e de seguir adiante.

Isso requer que as lideranças enxerguem além e tenham uma postura mais humanizada e colaborativa, e isso nos aproxima ainda mais do conceito da sociedade 5.0

Sérgio Luiz Pedrosa
Presidente da Fetcemg, diretor da NTC&Logística, membro do Conselho Deliberativo da Associação Brasileira de Transporte e Logística de Produtos Perigosos (ABTLP). CEO da Transpedrosa e YPO Member

2020: ano DESAFIADOR e de TRANSFORMAÇÃO para a sociedade

POR CARLOS PANZAN

A pandemia do novo coronavírus, que assola o mundo, provoca grandes transformações nas relações pessoais e profissionais. Um período desafiador, de grande aprendizado para as pessoas e para a gestão das empresas e das entidades.

A tecnologia ganhou novas dimensões no nosso cotidiano, com mudanças no consumo e na relação com os colaboradores, fornecedores, clientes, amigos e familiares.

No momento, chamo atenção para o comércio eletrônico, para a videoconferência e para o trabalho remoto, que viabilizaram a continuidade de muitos negócios, novas oportunidades e a aproximação com as pessoas. Por isso, as empresas devem ficar atualizadas com as novas tecnologias e modernizar suas operações.

As mudanças também alcançaram as entidades do transporte rodoviário de cargas (TRC), que se mobilizaram rapidamente diante do novo cenário de pandemia e isolamento social para atender às novas demandas.

Em razão do transporte de carga ter a condição de atividade essencial, as entidades nacionais e regionais do setor, unidas, buscaram junto ao governo tratamento diferenciado e a adoção de medidas emergenciais de flexibilização tributária, fiscal e trabalhista que permitissem um reequilíbrio. Também buscamos medidas de socorro econômico-financeiro para a continuidade dos serviços prestados à sociedade.

Agora, buscamos medidas mais definitivas para o setor, como a continuidade da desoneração da folha de pagamento, a redução da carga tributária, formas de conter o excesso de regulação no setor, entre outras.

Trabalhamos para oferecer novos serviços por

meio da FETCESP e de entidades regionais, para que assim possamos atender os empresários e ao mesmo tempo incentivar maior participação nas ações de representação do TRC.

Buscamos parcerias com empresas fornecedoras de serviços e insumos para oferecer condições especiais de pagamento e preços às empresas de transportes.

Criamos o Instituto FETCESP para que os sindicatos paulistas possam oferecer novos serviços. A emissão de certificado digital é o primeiro que está disponível e com grande aceitação, e no momento estamos analisando outros serviços.

Neste ano, conquistamos o reconhecimento da Companhia Ambiental do Estado de São Paulo (CETESB) para o Programa Despoluir, que passou a integrar o Programa de Melhoria da Manutenção de Veículos Diesel (PMMVD).

Continuamos com ações para fortalecer a representação do setor junto ao Executivo, ao Legislativo e ao Judiciário em São Paulo e na esfera nacional.

Para aumentar as conquistas, os empresários precisam participar das entidades levando apoio e propostas.

Afinal, juntos sempre somos mais fortes!

Carlos Panzan
Presidente da FETCESP, vice-presidente do Conselho Regional São Paulo do Sest Senat e diretor da NTC e CNT

A NOSSA RAZÃO DE EXISTIR

Aqueles que fazem o transporte rodoviário de cargas de Santa Catarina acontecer

POR ARI RABAIOLLI

Cada desafio é uma oportunidade de crescimento, um trampolim. Que 2020 foi difícil não restam dúvidas. Aliás, todos os cidadãos brasileiros e dos demais países têm a mesma opinião. Mas o extrato deste ano trará a capacidade de reinvenção em cada um de nós.

Para o transporte rodoviário de cargas (TRC), um dos maiores desafios foi atender às grandes demandas de e-commerce. A comodidade de comprar e receber em casa elevou de forma assustadora as compras pela internet, e de fato é extremamente prático.

No entanto, o que movimenta é a logística que acontece por trás dos cliques, pagamentos e entregas. Para algumas empre-

sas, foi preciso pensar em atender pessoas físicas e jurídicas, elevar a capacidade para atender à alta demanda e outros cuidados, que transitam especialmente nas estradas e influenciam na qualidade do atendimento.

Mas esse não foi nosso único desafio. Enquanto lideranças de uma categoria que faz as engrenagens da economia girar, precisamos ir além e nos solidarizar, dar o suporte para que elas não parem. Enquanto o transporte rodoviário de cargas funcionava a todo vapor, em Santa Catarina, a Fetrancesc, a Transpocred, o SEST SENAT, os núcleos da COMJOVEM e diversas empresas e entidades parceiras municiaram os motoristas nas estradas.

Quando todos os estabelecimentos precisaram fechar as portas, esse grupo contratou um serviço de refeições que foram distribuídas a muitos motoristas, que desesperados, não tinham o que comer e nem onde parar nas estradas.

Aos poucos, quando restaurantes, lanchonetes e estabelecimentos fornecedores/prestadores de serviços para o TRC começaram a abrir, conseguimos mapeá-los por meio do aplicativo Amigo do Motorista, da startup de Joinville E&A, ferramenta esta que teve capilaridade nacional. Isso facilitou a vida do motorista, que em poucos cliques conseguiu localizar o estabelecimento mais próximo para se alimentar ou fazer manutenção do caminhão, por exemplo.

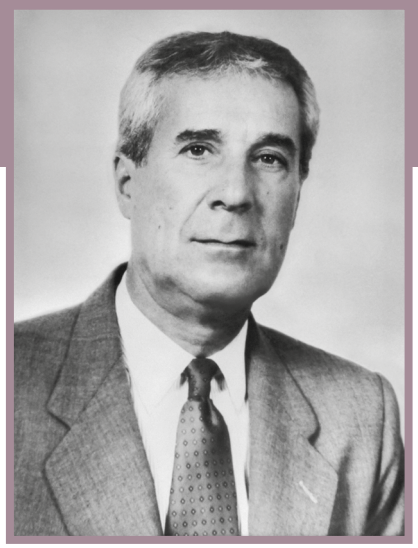
Acima de tudo, para garantir que as nossas empresas de transporte honrassem com seus compromissos financeiros, a Transpocred disponibilizou linhas de crédito sociais e de pandemia durante os primeiros meses da covid-19.

O TRC também foi representado pela Fetrancesc nas reuniões diárias do Grupo Econômico do Governo do Estado de Santa Catarina, juntamente com as demais federações integrantes do Conselho das Federações Estaduais (COFEM/SC), oportunidade na qual contribuímos muito para a retomada das atividades econômicas catarinenses.

Ou seja, a pandemia veio, as dificuldades também vieram, mas nós estivemos aqui o tempo todo, trabalhando nos bastidores para auxiliar aqueles que são nossa razão de existir, aqueles que fazem o transporte rodoviário de cargas de Santa Catarina acontecer.

Ari Rabaiolli
Presidente da Fetrancesc, do Conselho Regional do SEST SENAT Santa Catarina e da Transpocred. Empresário do Transporte Rodoviário de Cargas de SC. Diretor-presidente da Aceville Transportes.

PANORAMA



DOMINGOS FONSECA
EX-PRESIDENTE DA NTC&LOGÍSTICA - 1990-1992

Como você avalia o ano de 2020, diante da pandemia do novo coronavírus?

2020 foi um ano muito difícil que começou com um primeiro semestre muito ruim devido à pandemia. No entanto, as coisas foram melhorando dentro do possível no segundo semestre, e eu acredito que o setor como um todo está acompanhando a economia do país. O Brasil está lutando para voltar a seu ritmo de crescimento, e o transporte é um grande indicador disso, porque na prática a maioria das grandes atividades econômicas do país passa pelo TRC.

Analisando alguns casos isolados, acredito também que algumas empresas do setor tiveram um bom crescimento neste ano e isso se deve a quem procurou se reformular, criando atividades e serviços novos, se envolvendo nos problemas que estavam surgindo e criando alternativas para gerar atividade para a companhia.

As entidades sempre tiveram um importante papel nas maiores crises da história desse país. Qual a sua avaliação do trabalho delas diante desta crise?

Acho que as entidades serão cada vez mais exigidas. O setor de transporte, por exemplo, que tem um peso muito grande na economia do país, demandará ainda mais das suas entidades.

As entidades devem orientar o setor não só sob o aspecto político, mas também sob o técnico com relação a novas soluções. O mundo continuará sofrendo diversas alterações nos próximos anos, com novas tecnologias, equipamentos e processos que exigirão mais preparo do setor como um todo. Tudo isso passa pelas entidades, que precisam detectar esses cenários futuros e orientar os empresários a se prepararem, porque efetivamente os empresários que não se prepararem para essa mudança certamente terão mais dificuldades.

Na NTC se fala muito das bandeiras defendidas pelo setor. Acredito que algumas dessas bandeiras do passado precisam ser deixadas de lado para darem lugar às bandeiras do futuro, que vai, como eu disse, alterar muito a nossa realidade nos próximos anos.

O que o senhor projeta para 2021 e como será o futuro?

Resposta: Acredito que 2021 será um ano de retomada. Claro que a situação do coronavírus ainda não está resolvida. Já se fala da chegada de vacina, mas não podemos ficar presos a esse cenário de pandemia, então acredito que 2021 será um ano de retomada, com o crescimento da economia e o país seguindo em frente.

As empresas que estiverem bem estruturadas e preparadas para um cenário competitivo e de qualidade certamente crescerão, assim como acredito no crescimento do Brasil. Não vejo o futuro do nosso país em perigo, com crises catastróficas. Teremos crises como sempre tivemos, e ao longo dos anos aprendemos a viver com elas e também a evoluir a partir delas. Portanto, acredito que o futuro mudará nossas vidas com o surgimento de diversas novidades, principalmente com relação a tecnologias e soluções.

Sobre futuro, quem se interessar, leia mais sobre a tecnologia 5G, que mudará o mundo e é reconhecida apenas como uma etapa de tantas outras que surgirão.

TRANSAC

Quando as melhores soluções em logística e transporte rodoviário líquido de produtos perigosos são postas em prática, o meio ambiente agradece.

Há 30 anos a **Transac Transporte Rodoviário** atua com o objetivo de oferecer as melhores soluções no setor de logística.

A combinação de trabalho, qualidade, segurança e tecnologia, fazem da Transac uma referência no transporte de produtos perigosos.

O respeito ao meio ambiente e à sustentabilidade proporcionam confiança e segurança a todos os parceiros envolvidos.

Transac, comprometida com a qualidade e segurança no transporte.

SASSMAQ
Sistema de Avaliação de Segurança, Saúde, Meio Ambiente e Qualidade

www.transac.com.br

Americana-SP	19 3601-8788
Barueri-SP	11 3699-4457
Senador Canedo-GO	62 3512-3322
Uberlândia-MG	34 3213-1686
Uberaba-MG	34 3313-2975

Análise conjuntural econômica e dos custos do transporte rodoviários de cargas

Por Fernando Silva e Lauro Valdívia

A pandemia causada pelo novo coronavírus (SARS-CoV-2), responsável pela covid-19, desencadeou uma das crises mais profundas da história. Certamente a mais importante nos últimos 50 anos para a economia global, pode ser comparada à Grande Depressão de 1929, da quebra da Bolsa de Valores, considerada uma das mais graves recessões econômicas já vividas. Em seu último estudo, o Fundo Monetário Internacional (FMI) estimou que o impacto negativo no produto interno bruto (PIB) mundial será próximo de 5,9% em 2020, número que está 2 pontos percentuais abaixo da revisão das perspectivas de crescimento global realizada pelo organismo em abril de 2020 (-3%), com o começo da pandemia, e mais de 8 pontos abaixo daquela feita em outubro de 2019 (antes da pandemia).

A suspensão da atividade econômica e seu impacto nas cadeias produtivas como resultado das medidas de distanciamento social, que os países estão aplicando para reduzir a curva de contágio da COVID-19, estão tendo efeitos devastadores no desempenho das economias e estão gerando perspectivas de crescimento desanimadoras para o final de 2020. Essa situação afeta principalmente os países subdesenvolvidos, que apresentam uma situação geralmente mais fraca em comparação aos desenvolvidos, agravando crises pré-

-existentes, sejam elas econômicas, financeiras, sociais ou políticas.

As medidas de distanciamento social afetaram diretamente a produtividade, sendo seu principal fator a "mão de obra", interrompendo dessa forma o desenvolvimento da atividade econômica e gerando um choque de oferta. Do mesmo modo, há uma queda na demanda por insumos produtivos como resultado da recessão e uma contração na demanda de consumo final em função do possível aumento nos níveis de desemprego, de diminuição da renda média e da mudança nos hábitos de compra dos consumidores, que passam a controlar seus gastos para economizar, adquirindo apenas produtos de primeira necessidade, levando a um choque de demanda.

Ainda é cedo para mensurar o impacto econômico que a covid-19 trouxe, pois estamos no meio da pandemia e a necessidade de ações para contenção do trauma social como isolamento e a quarentena – bem como a velocidade e a urgência de testagem de medicamentos e vacinas – evidenciam implicações éticas e de direitos humanos que merecem análise crítica e prudente.

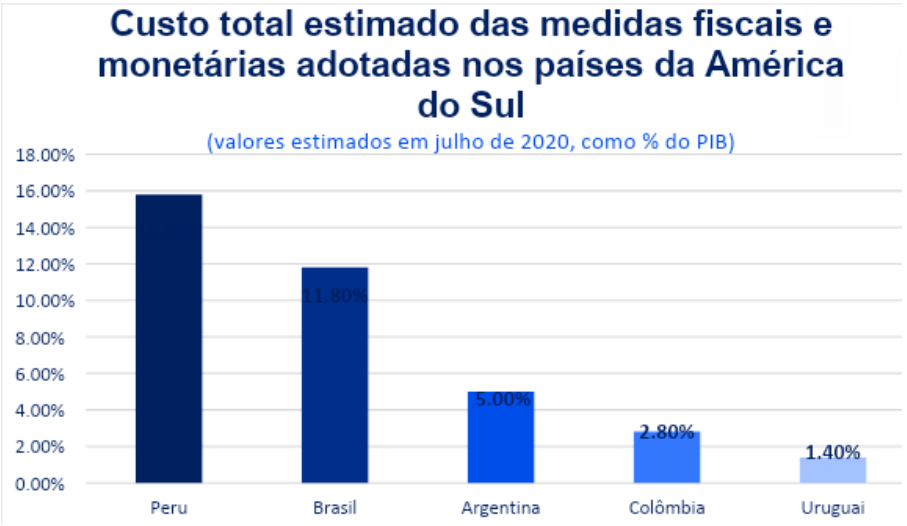
No ápice da crise, o PIB dos Estados Unidos caiu 32%, e o G7, grupo dos países mais industrializados do mundo, apresentou recuo médio de 11,9% em suas economias. Outros países emergentes como Chile (13,7%), México (19%) e Índia (23,9%) também tiveram prejuízos no primeiro semestre.

A crise econômica no Brasil não foi diferente, tendo uma retração de 9,7%. Porém, quando comparado a outros países da América do Sul, observamos uma retração menor, ou mais branda, devido às ações tomadas pelo governo federal, como ter criado programas de crédito para manutenção de emprego, o estímulo à economia e o auxílio emergência para minimizar os impactos devastadores da pandemia.

De acordo com dados sobre o PIB no segundo trimestre divulgados pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), entre os três principais setores do PIB brasileiro, apenas a agropecuária apresentou saldo de 0,4% de crescimento, apesar de ser abaixo de um ponto percentual quando comparado com o segundo trimestre de 2019. O segundo trimestre de 2020 teve alta de 1,2%, e todos os outros setores apresentaram quedas superiores a 11%, em dados sem ajuste sazonal. Esse crescimento, portanto, é significativo quando equiparado com a queda das outros áreas, já que o setor industrial teve um encolhimento (12,3%) e o de serviços uma retração (10%).

Fica evidente que a economia tem dado vestígio de retomada, pois desde maio os indicadores mostram recuperação. A indústria, por exemplo, tem crescido de 8% a 10%, mas é claro que essa retomada não foi suficiente para reverter as perdas desde o início da crise, quando as medidas de distanciamento social foram implementadas.

Em agosto, a produção industrial brasileira cresceu 3,2% em relação a julho. É a quarta alta consecutiva, um crescimento disseminado. Destaca-se a produção de veículos automotores, impulsionadas não só pela maior produção dos automóveis, mas também de caminhões e autopeças. O setor de veículos automotores, reboques e carrocerias avançou 19,2%. O setor acumulou expansão de 901,6% em quatro meses consecutivos de crescimento na produção, mas ainda está 22,4% abaixo do patamar de fevereiro último.



Também exerceram influência positiva as atividades relacionadas aos produtos derivados do petróleo e de biocombustíveis (3,9%), de indústrias extrativas (2,6%), de produtos de borracha e de material plástico (5,8%) e de couro e artigos para viagem e calçados (14,9%).

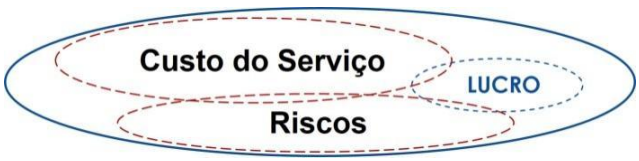
Entre as grandes categorias econômicas, o setor relacionado a bens de consumo duráveis registrou a maior alta, com 18,5%. Bens de capital (2,4%), bens intermediários (2,3%)) e bens de consumo semi e não duráveis (0,6%) também cresceram em agosto, mas abaixo da média da indústria.

O avanço de 3,2% da atividade industrial, de julho para agosto de 2020, alcançou todas as grandes categorias econômicas e 16 dos 26 ramos pesquisados pelo IBGE. Mesmo com crescimento no setor, o País ainda não eliminou totalmente as perdas registradas nos meses de março e abril, quando a produção industrial caiu ao patamar mais baixo da série por conta da covid-19. Em comparação a agosto do ano passado, a produção industrial recuou 2,7%.

A retomada pode ser um pouco mais lenta. No entanto, o crescimento projetado pelo Banco Central prevê um avanço na casa de 3,9% para 2021. Contudo, deve-se notar que esses resultados dependem fortemente da premissa de que a pandemia terminará durante o segundo semestre de 2020, levando, assim, à retirada das medidas de isolamento, uma mudança na tendência da atividade econômica como o reajuste tributário e fiscal, a recuperação da demanda por insumos e, consequentemente, da confiança dos consumidores e dos investidores.

A IMPORTÂNCIA DO FRETE

É sempre bom lembrar que, juntamente com a quantidade de carga transportada, o frete é o instrumento que as empresas de transporte têm para geração da sua receita. Essa receita, inclusive, necessariamente tem que ser suficiente para cobrir todos os custos da empresa, pagar os impostos devidos, cobrir os riscos envolvidos e ainda ter uma parcela de lucro sobrando para que a empresa possa fazer os investimentos necessários (para se atualizar, atender novas exigências do cliente e dos governos, adaptar às mudanças etc.) e remunerar os seus acionistas.



O valor do frete peso praticado pelo setor iniciou o ano com uma defasagem em relação aos custos envolvidos nas operações de transportes, calculada em 18,3%, valor que chegou no meio do ano a 13,9%, sendo 16,8% no transporte de cargas lotações (fechadas) e 6,3% no

transporte de cargas fracionadas.

Além disso, a cobrança dos demais componentes tarifários, frete valor, GRIS e as generalidades ou é desconhecida, ou – apesar do seu conhecimento – é ignorada. Assim, a pesquisa mostra que:

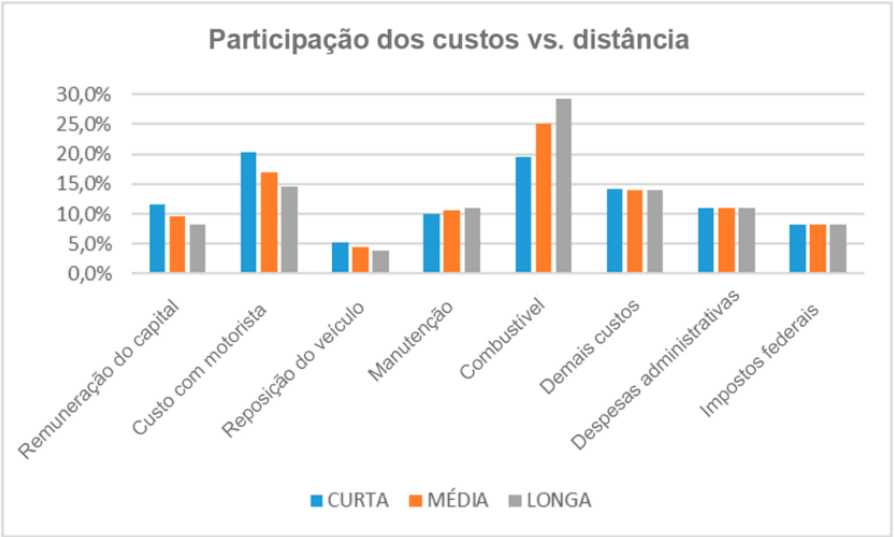
- 61% não cobram frete valor: 59% na carga fracionada e 68% na lotação;
- 69% não recebem GRIS: 67% na fracionada e 72% na lotação;

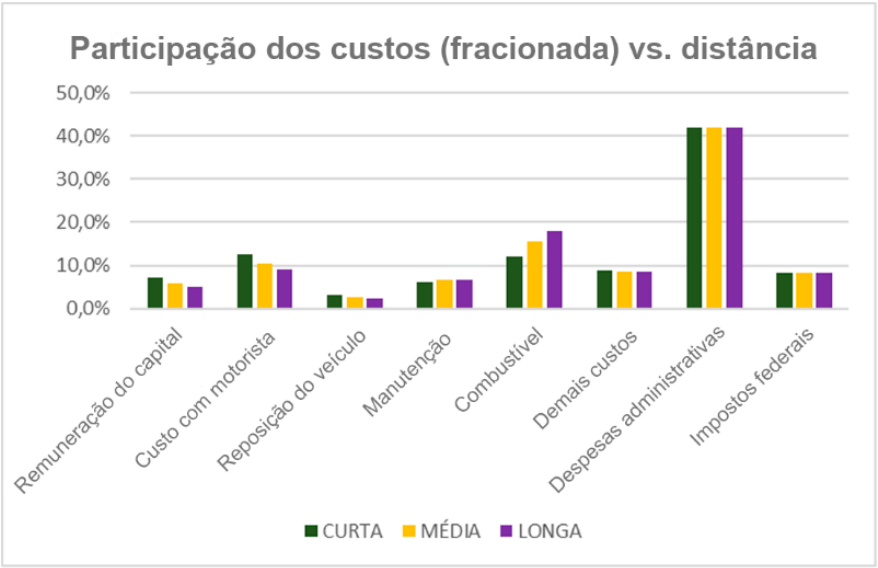
Continua preocupando ainda e chamando a atenção a falta do recebimento dos demais componentes tarifários, tais como frete-valor e GRIS. Constata-se que muitos usuários não remuneram adequadamente o transportador com relação aos serviços complementares ou adicionais. Enquadram-se nesta categoria, por exemplo a cubagem da mercadoria, a cobrança da EMEX para regiões que se encontram em estado de beligerância, a TRT para as regiões metropolitanas que possuem restrição a circulação de caminhões, os serviços de paletização e guarda/permanência de mercadorias, o uso de escoltas e planos de gerenciamento de riscos customizados e o uso de veículos dedicados, dentre outros.

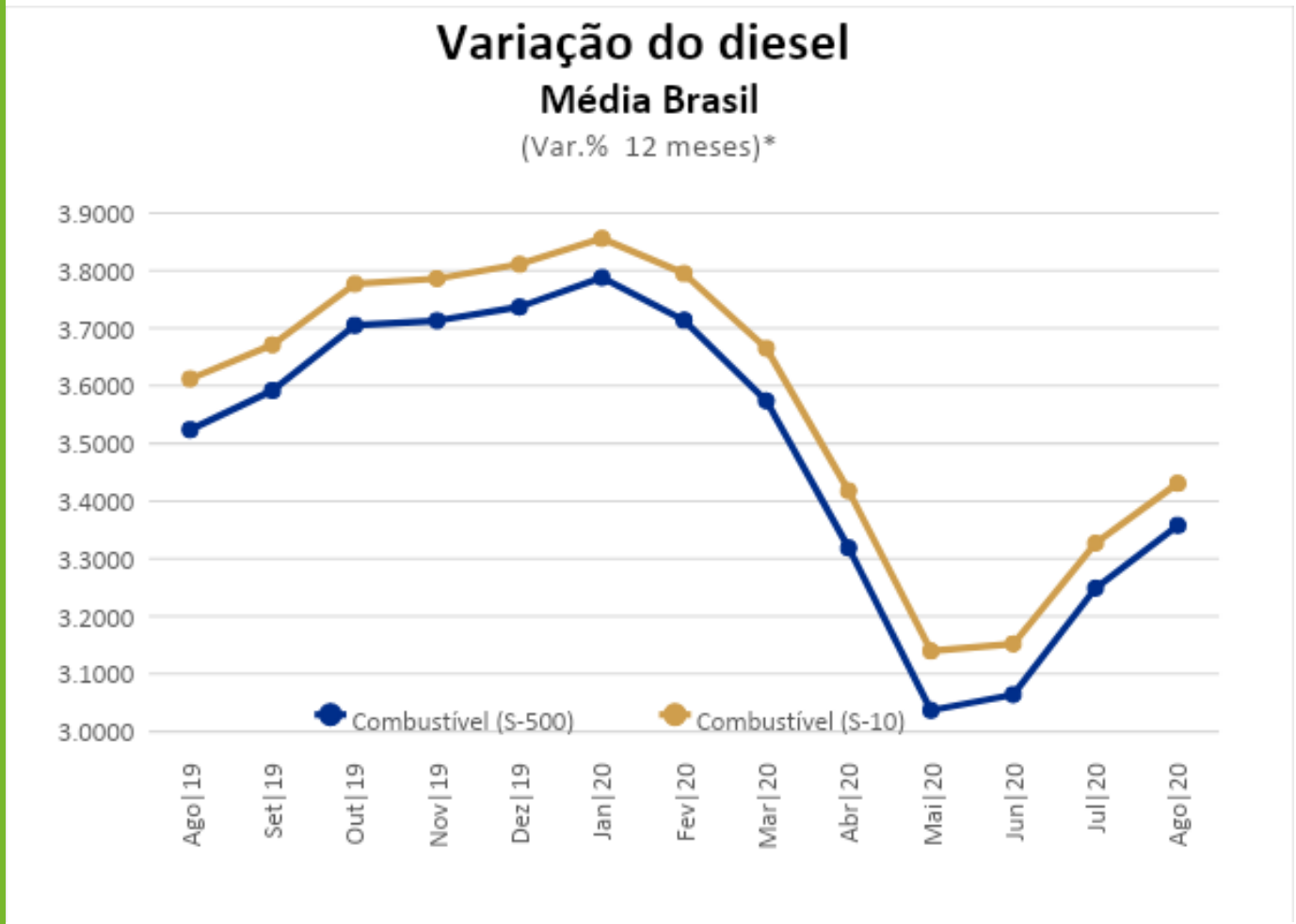
Apesar de ser um conceito básico o processo de cubagem da carga (já que as tabelas de frete em sua grande maioria têm como base o peso), ele é ignorado por 56% das empresas que transportam cargas fracionadas.

Também é oportuno lembrar que passamos por um período difícil, por conta da pandemia, ocasionando uma queda significativa na demanda de carga. Além disso, muitos transportadores não conseguiram reajustar seus fretes, o que comprometeu muito o resultado e o caixa das empresas, razão pela qual o alerta tem caráter vital para a preservação da saúde financeira das empresas do setor, garantindo dessa forma sua sobrevivência. O repasse desse incremento de custo é de total interesse do transportador, mas também do contratante que deseja manter a regularidade, a qualidade do serviço e a segurança nas suas operações.

É de se destacar que, mesmo com todas as dificuldades e na maioria dos casos com prejuízo, o transportador garantiu o abastecimento do mercado em tudo que é essencial ou não para manter o bom funcionamento da sociedade.







OS CUSTOS DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGA (TRC)

O Índice Nacional de Custos de Transporte de Carga (INCT) cooperou para minimizar os impactos por conta da pandemia. A variação anual em setembro ficou entre 4,4% e 5,5%, contribuindo para que a situação das empresas do setor de transporte não piorasse em 2020.

Os principais insumos dessa atividade são a mão de obra, o veículo e o combustível, além de impostos e das despesas administrativas. A participação desses itens varia em função da forma que a operação é realizada. Por exemplo, se os veículos rodam muito, pois trabalham em rotas longas, a variação no valor do combustível terá um impacto maior. Entretanto, em operações urbanas, de coleta e distribuição, os veículos pequenos, que consomem menos combustível, rodam relativamente pouco e demandam muita mão de obra (motoristas e ajudantes), fazendo com que a mão de obra tenha uma participação maior dentro dos custos.

O reajuste dos salários de motoristas e de outras categorias operacionais do setor que têm como período de fechamento da negociação os meses de maio e junho foi suspenso devido à pandemia do covid-19.

Na média, os reajustes pelo INCT ficaram em 5,0%, ficando portanto 1,86 pontos acima da inflação acumulada pelo IPCA nos 12 meses que, à época, estava em 3,14% segundo o IBGE.

DIESEL OSCILANDO

O óleo diesel no ano teve uma ligeira retração de 3,0%, com o valor médio no País em torno de R$ 3,44 para o S10 e R$ 3,37 para o comum, sendo esses valores práticos na bomba (posto) segundo a ANP.

Até setembro de 2020, os veículos e os implementos,

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

Variação no ano (até set/2020)

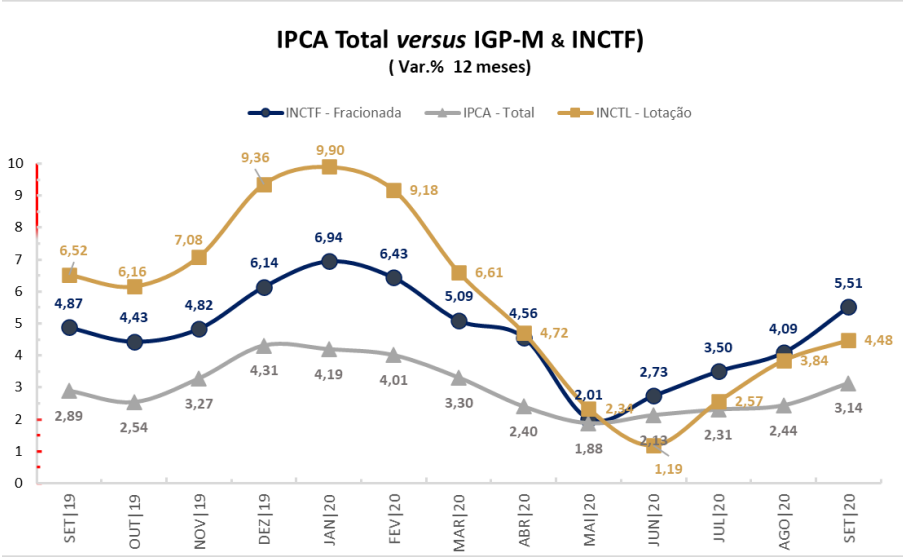
Caminhão semileve	4,50%
Caminhão leve	8,70%
Caminhão médio	5,80%
Caminhão semipesado	4,20%
Caminhão pesado	5,60%

ÍNDICES DE CUSTOS

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

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

Se observamos, o INCT esteve acima dos demais índices de inflação, no entanto retraiu-se ao longo do ano.



Iniciou o ano com aumentos anuais entre 9% e 8% e deverá terminá-lo abaixo desses valores, em torno de 6,2%. Nos dois últimos anos, tanto o INCT-L quanto o INCT-F estiveram acima do IPCA. O índice da carga fracionada e o de carga lotação certamente vão superar a inflação oficial que o mercado prevê que deva terminar próxima dos 3,5%. O acumulado do ano até setembro aponta nesta direção com o IPCA em 1,3%, o INCT-F em 4,2% e o INCT-L em 2,2%.

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

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

PROSPECÇÃO PARA O ANO DE 2021

A inflação do transporte rodoviário de cargas em 2020 medida pelo INCT foi influenciada, basicamente, pelo aumento do cavalo mecânico, que teve seu ritmo bem acelerado em relação ao ano de 2019, sendo que o preço dos demais insumos teve variação discreta. Acredita-se que em 2021 o cenário deva ser similar ao ano de 2019 com o INCT bem comportado, sem grandes pressões de alta e seguindo de perto o IPCA.

A expectativa para 2021 é que a situação econômica melhore, ainda

que de forma tímida, sendo que alguns economistas apostam em um aumento de PIB para o Brasil da ordem de 3,5%. No entanto, esse número pode ser ainda melhor caso as reformas tributária e administrativa sejam iniciadas pelo governo, surtindo o efeito desejado por todos.

Para o TRC, este PIB deve representar um crescimento médio de mercado entre 5,5% e 7,5%. Apesar de ser um número considerado bom, deve trazer dificuldades para as empresas do setor, pois como os números demonstram a oferta de transporte diminuiu muito nos últimos anos e a capacidade de investimentos das empresas está baixa, o que limita muito o poder de reação do setor para atender de forma eficiente esse aumento de demanda.

É possível vislumbrar um futuro promissor como se houvesse uma luz no fim do túnel apesar da pandemia causada pela COVID-19. Deveremos ter a inflação sob controle, porém ligeiramente acima do ano de 2020. Há uma expectativa de uma elevação considerável no volume de carga a ser transportada, o que gera boas perspectivas para a recomposição do frete.

Evidentemente ainda há algumas nuvens escuras no horizonte que podem atrapalhar essas previsões: a retirada gradual das medidas de isolamento, as dúvidas sobre a aprovação das reformas tributária e administrativa e a recuperação da confiança dos consumidores e investidores.

Apesar de o pior já ter passado, acreditamos que o ano de 2021 será um recomendo para os transportadores, ao menos com relação à recuperação de uma parte do que foi perdido. Mas para que isso aconteça, é necessário que o transportador faça a sua parte, é preciso priorizar e valorizar o serviço que presta, pois ele é trabalhoso e possui muitos riscos. Consequentemente, é essencial cobrar uma remuneração justa e adequada pelo serviço prestado. Vale ressaltar sempre que cobrar frete é tão complexo como o serviço que se presta, e neste caso infelizmente não há o milagre da simplificação.

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

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

FuMTran | Fundação Memória do Transporte

FuMTran.org.br

EVOLUI MAIS RAPIDAMENTE QUEM VALORIZA, RETÉM E TRANSMITE COM EFICIÊNCIA AS EXPERIÊNCIAS VIVIDAS

> *A preservação do acervo cultural de uma sociedade é tão importante para o futuro quanto os seus ativos materiais*
>
> Geraldo Vianna, Presidente da FuMTran

Conservar a memória, a história e a cultura do transporte brasileiro em todas as modalidades é a missão da **Fundação Memória do Transporte** – ***FuMTran***, instituída em 1996 pela Confederação Nacional dos Transportes (CNT).

Uma de suas principais iniciativas, em fase avançada, é a criação do museu virtual "**Memória do Transporte Brasileiro**". Uma plataforma digital, com formato de comunicação ágil e interativa, que permitirá compreender a história do Brasil a partir do desenvolvimento dos meios de transporte, ajudando-nos a entender o presente e a projetar o futuro.

MEMÓRIA DO TRANSPORTE BRASILEIRO

ABTLP

Associação Brasileira de Transporte e Logística de Produtos Perigosos

A nossa missão

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

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

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

Pesquisa

IMPACTO DO CORONAVÍRUS NO TRC

Apuração: 16 de março a 02 de agosto de 2020

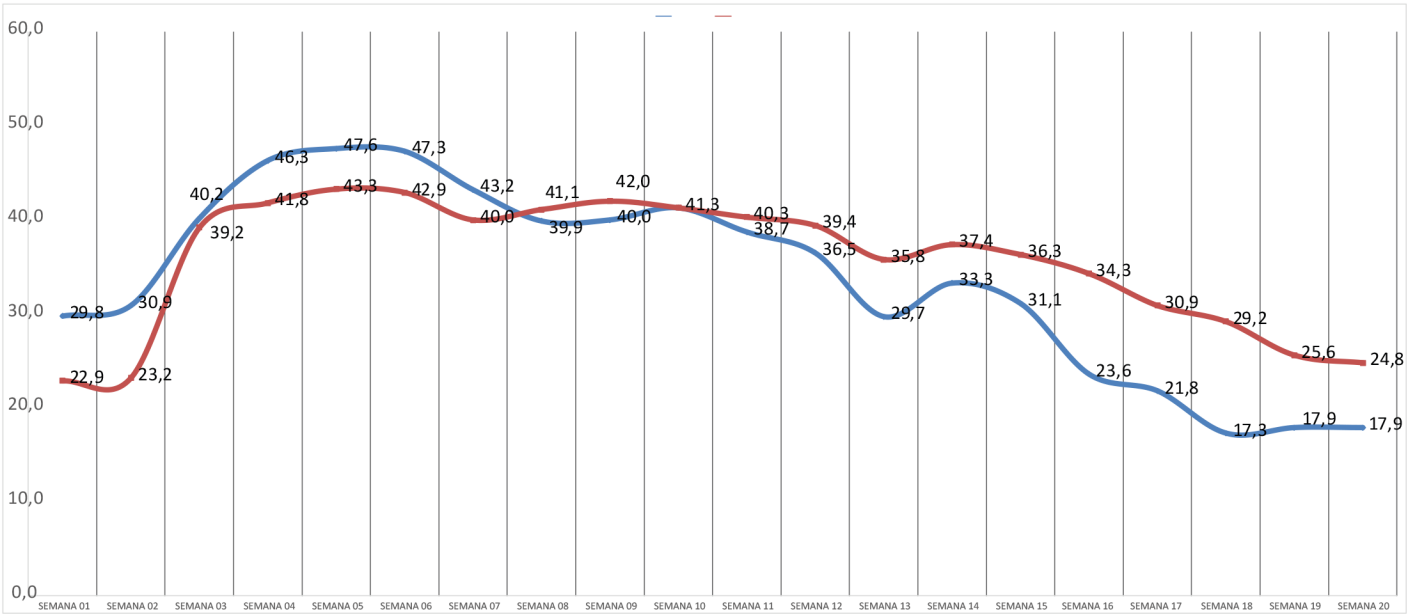
Com o intuito de monitorar o impacto no volume de cargas imposto pela pandemia da COVID-19, o Departamento de Custos Operacionais (DECOPE), da NTC&Logística realizou uma pesquisa de longa duração, para monitorar o desempenho do transporte rodoviário de cargas por meio das empresas de norte a sul do Brasil.

O índice levantado por esta pesquisa foi atualizado diariamente, e divulgado semanalmente durante o período mais crítico do isolamento social.

Confira o resultado da pesquisa a seguir.

EVOLUÇÃO NO PERÍODO

VARIAÇÃO DA DEMANDA DE CARGA - GERAL

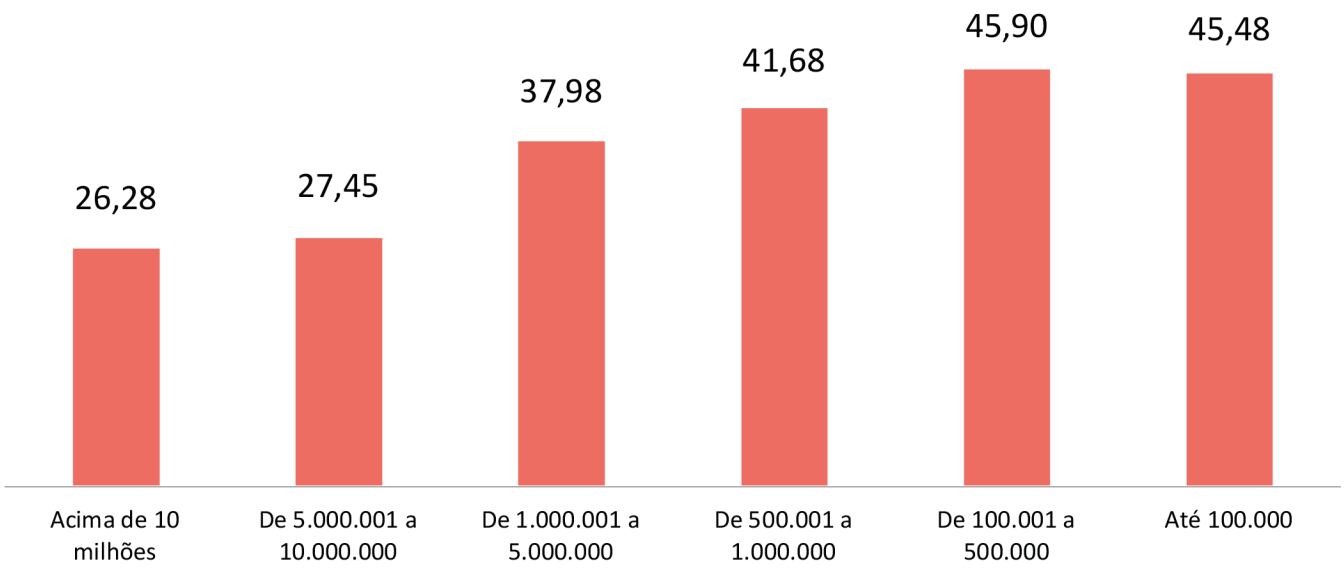


Fracionada

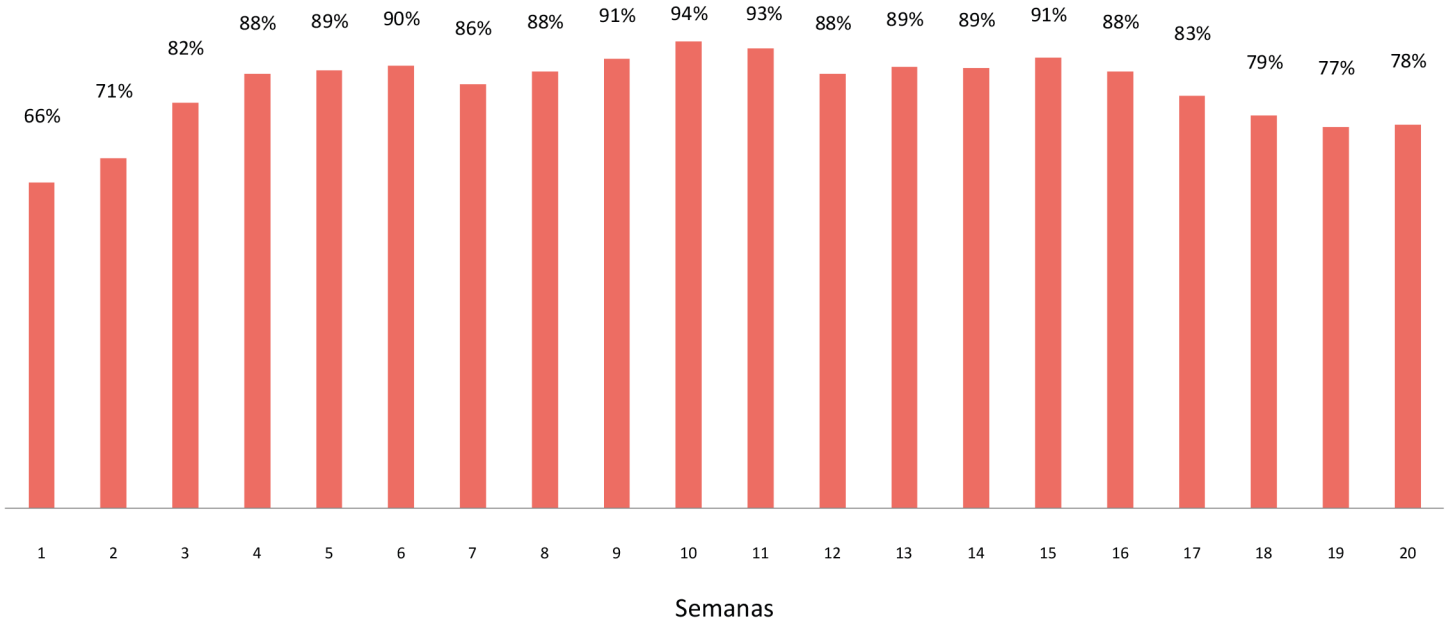
Lotação

* Os valores acima estão em percentual -%

FATURAMENTO DAS EMPRESAS

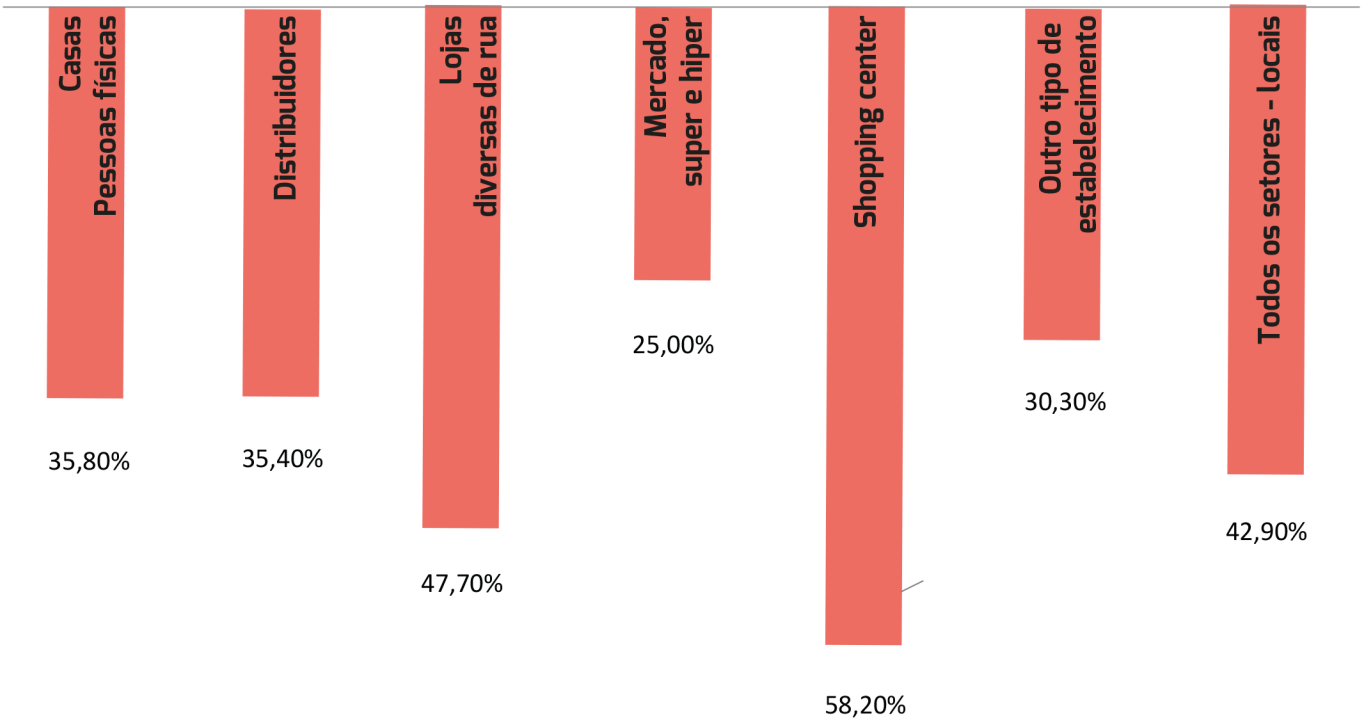


PERCENTUAL DE EMPRESAS QUE TIVERAM QUEDA NO FATURAMENTO



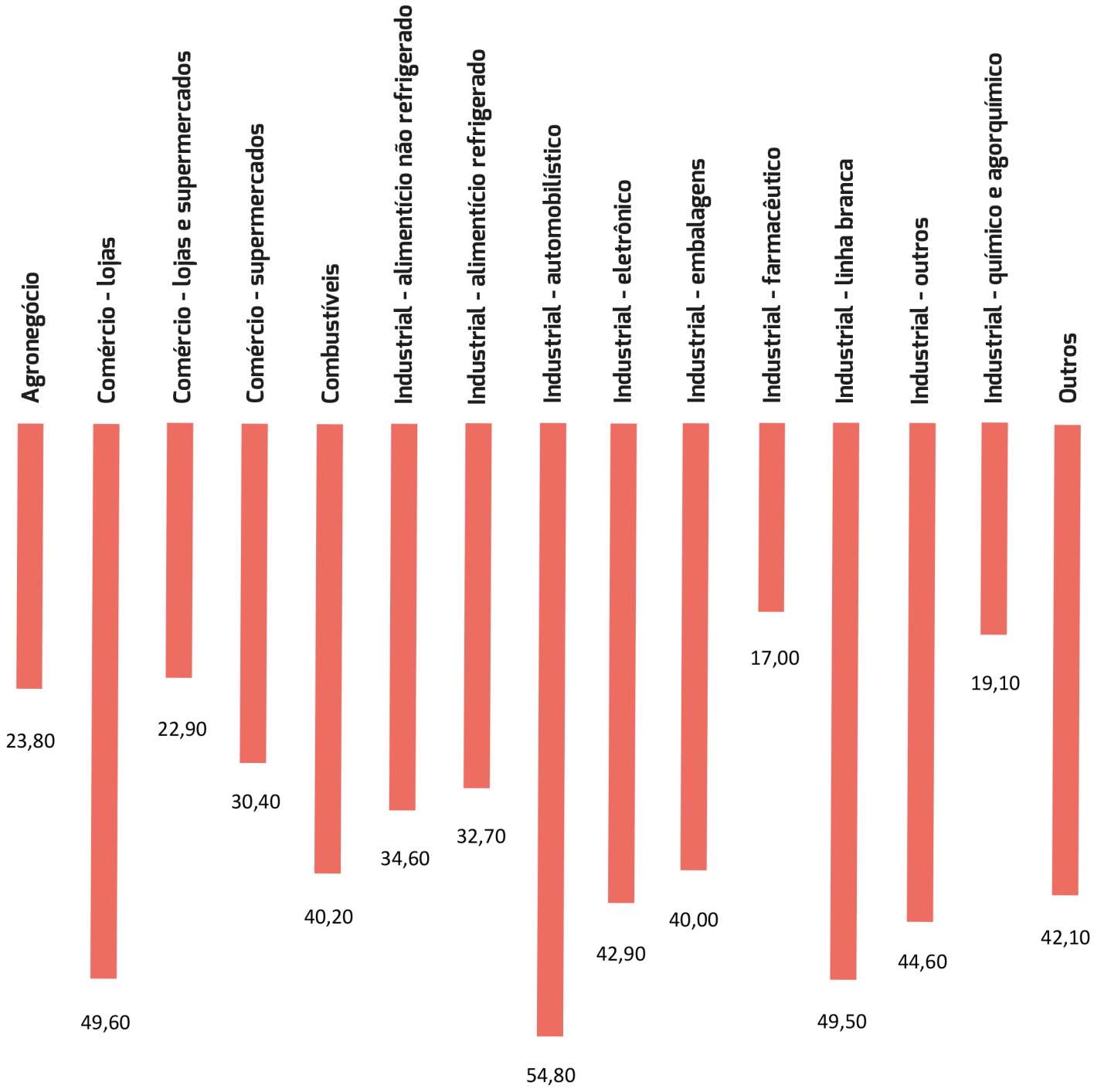
CARGA FRACIONADA

VARIAÇÃO DA DEMANDA POR LOCAL DE ENTREGA



CARGA LOTAÇÃO

VARIAÇÃO DA DEMANDA POR TIPO DE CARGA



*** Os valores acima estão em percentual -%**

jamef
Encomendas urgentes

A gente sempre leva o melhor para você

14ª PESQUISA NACIONAL
Desempenho dos Fornecedores de Serviços de Transportes

TOP DO TRANSPORTE 2020

Oferecemos a melhor solução de transporte para encomendas urgentes!

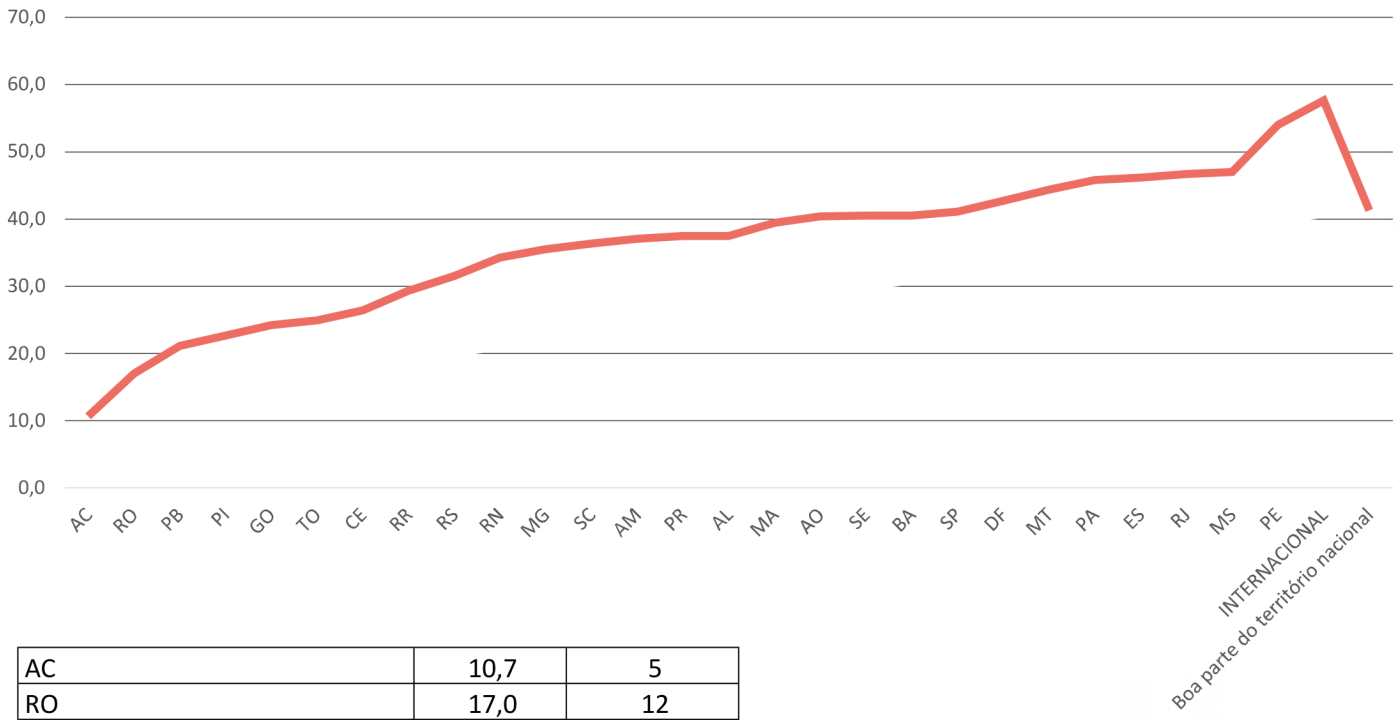
SÃO 57 ANOS COMPROMETIDOS COM OS NOSSOS CLIENTES!

Há 14 anos consecutivos, os principais embarcadores de cargas nos elegem como **Top do Transporte**, um reconhecimento que merece ser comemorado.

Transportar com a Jamef é garantia de:

- Eficiência
- Cuidado
- Segurança
- Monitoramento
- Cobertura Nacional

VARIAÇÃO DA DEMANDA DE CARGA POR UF



AC	10,7	5
RO	17,0	12
PB	21,1	4
PI	22,7	6
GO	24,3	109
TO	25,0	10
CE	26,4	48
RR	29,3	3
RS	31,5	265
RN	34,3	42
MG	35,5	361
SC	36,4	328
AM	37,1	16
PR	37,5	284
AL	37,5	13
MA	39,4	17
AO	40,4	4
SE	40,5	1
BA	40,5	92
SP	41,1	1543
DF	42,7	32
MT	44,4	121
PA	45,8	42
ES	46,2	119
RJ	46,7	301
MS	47,0	81
PE	54,0	67
INTERNACIONAL	57,6	75
Boa parte do território nacional	41,3	1034

Acesse aqui a série de entrevistas com empresários, executivos, presidentes de entidades e profissionais do setor.

São Paulo, 23 de outubro de 2020
DECOPE - NTC&LOGÍSTICA

EMPRESA
CERTIFICADA

SASSMAQ
Sistema de Avaliação de Segurança, Saúde, Meio Ambiente e Qualidade

RTE AGRO É CERTIFICADA PELO SASSMAQ!

O **SASSMAQ** é um sistema de avaliação de gestão nas vertentes de saúde, segurança, meio ambiente e qualidade voltado
à transportadoras, que certifica para as indústrias químicas que seus itens serão conduzidos com segurança, qualidade e respeito às legislações.

Conquistamos todas as licenças obrigatórias (Ibama, Exército, Polícia Militar e Federal) para o **transporte e armazenagem** de carga química controlada.

Nossos veículos **contam com sinalização exigida** para o transporte desse tipo de carga controlada.

Nossa infraestrutura atende todos os requisitos exigidos pelo **SASSMAQ.**

Colaboradores treinados com a Política de Saúde, Segurança, Meio Ambiente e Qualidade.

Tudo isso para que sua
mercadoria sempre chegue bem.

RTE AGRO

Viver diferente e olhar para o futuro

POR EDUARDO F. REBUZZI

É repetitivo dizer que vivemos um ano atípico em 2020, situação que, provavelmente, tomará os próximos anos e algumas gerações, enquanto em memória viva, e até mesmo a história da humanidade a partir das consultas aos registros que estão sendo realizados.

Vivenciei esse período diferente ocupando a liderança de outras entidades, além da presidência da Federação do Transporte de Cargas do Estado do Rio de Janeiro (FETRANSCARGA), como a presidência da Seção II – Cargas da Confederação Nacional do Transporte (CNT) e do Conselho Regional do SEST SENAT RJ, e a vice-presidência da Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística (NTC), o que me possibilitou ampliar a participação em diversos assuntos e debates, visando ao entendimento das variáveis circunstanciais e à superação das dificuldades e dos problemas que apareciam diariamente.

Desde março, quando da declaração de pandemia pela OMS, o caos se instalou e tivemos que digerir e tratar de inúmeras demandas emergenciais para continuar abastecendo a sociedade e a economia em geral, inclusive interagindo com os outros modais do transporte. Tudo parecia estar parando enquanto o pânico se estendia. Uma sábia decisão do governo federal incluiu os serviços de transporte, armazenamento, entrega e logística de cargas em geral como atividade essencial, proporcionando assim condições e agilidade para resolver os bloqueios de vias e rodovias que se sucederam, o que poderia provocar falta de abastecimento e graves consequências sociais.

Nesse aspecto, destaco a atuação pontual da CNT e da NTC, que conduziram as entidades a elas subordinadas, em todo o Brasil, de forma tempestiva e responsável para tratar das diversas demandas, medidas provisórias, portarias, decretos, projetos de lei, enfim, todas as novas regras emergenciais criadas para vencer a abrupta queda da atividade econômica e o consequente aumento do desemprego e evitar a contaminação em larga escala.

A seção de Cargas da CNT, com o trabalho de suas 12 federações, cinco associações e diretores, esteve presente diariamente resolvendo inúmeras questões, além da condução dos quatro subgrupos temáticos que se dedicam às áreas trabalhista, tributária, regulatória e de infraestrutura.

Quanto ao SEST SENAT, um belo e exemplar capítulo à parte, com diversos programas nacionais para atendimento aos trabalhadores do transporte, destacando as campanhas desenvolvidas para prover os motoristas caminhoneiros, nas rodovias, de equipamentos, alimentos e orientações quanto às medidas preventivas para proteção contra a covid-19. Em todo o Brasil, 435.437 profissionais receberam a atenção de nossas equipes nessa etapa e também na aplicação de testes para verificação da contaminação.

No Rio de Janeiro, cujo conselho regional está sob a gestão da FETRANSCARGA, as unidades e equipes do SEST funcionaram todo o período, proporcionando atendimento aos trabalhadores e familiares. Quanto ao SENAT, fez-se imperioso interromper suas atividades temporariamente, devido às restrições implementadas pelo governo estadual, suspendendo as aulas presenciais.

Mas a partir de agora, vencendo essa triste fase inicial da pandemia, algo totalmente desconhecido, precisamos voltar a olhar para o futuro, construindo novas

oportunidades para o desenvolvimento empresarial e para a criação de empregos e contribuindo com a recuperação de empresas mais abaladas pelo período de acentuada queda em sua atividade operacional, o que provocou danos financeiros com a perda de caixa, agravada também pela prorrogação de pagamento de boletos de frete ou mesmo pela inadimplência por parte de seus clientes.

A economia começa a retomar sua atividade lentamente, embora alguns segmentos comemorem o crescimento da demanda por transporte, citando o e-commerce como exemplo.

Nessa nova fase, o entendimento geral entre transportadores, fornecedores, clientes, trabalhadores e autoridades públicas é imprescindível, de modo a mitigar dificuldades e problemas reais existentes, para podermos voltar a crescer.

Confiamos nisso e estamos preparados para ajudar.

Viva o transporte! Viva o Brasil! Viva a vida!

Eduardo F. Rebuzzi
Presidente da Federação do Transporte de Cargas do Estado do Rio de Janeiro (FETRANSCARGA)

O nordeste cresce com a gente

POR CLÓVIS NOGUEIRA BEZERRA

Fundada em 2018, a Federação das Empresas de Transporte de Cargas e Logística do Nordeste (FETRANSLOG-NE), entidade sindical de grau superior filiada à Confederação Nacional do Transporte (CNT) e à Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística (NTC&Logística), é presidida pelo empresário cearense Clóvis Nogueira Bezerra.

Fruto da união dos sindicatos patronais dos estados do Nordeste, tem como base territorial e jurisdição os estados do Maranhão, Piauí, Paraíba, Rio Grande do Nor-

No segundo semestre do ano de 2019, a FETRANSLOG-NE contratou sua equipe de executivos e iniciou a construção de uma estrutura administrativa e institucional

te e Ceará. Atua no setor de transporte rodoviário de cargas (TRC) e logística, coordenando e defendendo os interesses da categoria.

Os membros da diretoria da FETRANSLOG-NE participam de forma ativa em entidades públicas e empresariais estrategicamente importantes nos estados da base. Por exemplo, no Ceará, três membros da nossa diretoria fazem parte da Câmara Setorial de Logística do Ceará (CS Log), sendo um dos diretores o presidente da câmara. No estado da Paraíba, temos um diretor membro do Conselho Estadual de Trânsito, e no estado do Maranhão um membro do conselho da Associação Comercial. Outrossim, em quase todos os estados, temos representatividade no Conselho do Sistema Social do Transporte e Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte (SEST SENAT), entre outros, com ótimas relações com a sociedade política e empresarial de vários setores econômicos.

No segundo semestre do ano de 2019, a FETRANSLOG-NE contratou sua equipe de executivos e iniciou a construção de uma estrutura administrativa e institucional. A principal criação foi o Departamento de Estudos Técnicos e Econômicos (DTE) como estrutura de assessoria técnica dos sindicatos das empresas de transporte rodoviário de cargas filiadas à Federação. Neste ano, estamos construindo os nossos canais de comunicação oficiais. Primeiramente, foi desenvolvido o site institucional e agora estamos trabalhando para a criação de redes sociais e de uma comunicação mais ativa nas mídias regionais e nacionais.

Decerto temos muito trabalho pela frente, mas com o apoio e com a confiança da NTC&Logística e de outras entidades colheremos bons resultados para o engrandecimento do setor de transporte de cargas e logística do Nordeste e do Brasil.

Clóvis Nogueira Bezerra
Conselheiro representante da CNT, SEST SENAT, ITL e FUMTRAN
Vice-presidente regional da NTC&Logística
Diretor do Conselho Fiscal da ABTC
Presidente da FETRANSLOG-NE

ENTREVISTA

NILSON GIBSON

O TRC COMO ATIVIDADE ESSENCIAL E A REFORMULAÇÃO DO MERCADO EM CRISES

Atual presidente da Federação das Empresas de Transporte de Cargas do Nordeste (FETRACAN), Nilson Alfredo Gibson Duarte Rodrigues Sobrinho destacou o trabalho da entidade em conjunto com o governo estadual para manter o trabalho do transporte de cargas no estado durante a pandemia. "Atuamos de forma direta. Por meio dos decretos estaduais, conseguimos fazer com que o transportador tivesse liberdade para continuar trafegando mesmo durante o período de lockdown". Além disso, Nilson falou um pouco sobre as expectativas de trabalho da FETRACAN em 2021. "Estamos fazendo o planejamento estratégico para vermos se conseguimos manter uma pauta do governo do estado com um equilíbrio fiscal. Entendemos que precisamos da reforma tributária e possuímos alguns desafios". Confira a entrevista completa:

Como a FETRACAN atuou junto aos associados em meio à pandemia?

Atuamos de forma direta. Por meio dos decretos estaduais, conseguimos fazer com que o transportador tivesse liberdade para continuar trafegando mesmo durante o período de lockdown. O transporte foi considerado uma atividade essencial, então conseguimos atuar fortemente junto ao governo do estado e fazer com que as empresas continuassem funcionando de forma mais tranquila durante toda essa pandemia.

Qual a avaliação das atividades do setor na sua região e o que tem sido feito para um controle maior da pandemia no estado?

“Esta pandemia faz com que a gente repense um 2021 mais planejado com mais carga e mais transporte e que nós precisamos, acima de tudo, estar confiante no Brasil. Dessa forma, tenho certeza de que dará certo.”

Tivemos uma retomada com aspectos bem distintos. Vimos o varejo, do mercado de produtos de consumo e alimentos, crescer muito, mas por outro lado temos aqui o Polo de Confecção do Agreste de Pernambuco, um dos maiores polos de confecção do Brasil, que está passando por uma retomada muito tímida. Não tivemos este ano a festa de São João, que aquece a economia do vestuário local. Automaticamente, vimos que esse pessoal também teve que se reinventar e partiu para fabricação de equipamentos de segurança para quem estava na linha de frente do combate à covid.

Nesse novo normal, o setor de vestuário, o terceiro setor e o de serviços ainda vêm passando por uma retomada muito lenta e isso impacta de forma geral o segmento de carga fracionada.

De que forma a entidade espera atuar no futuro?

Estamos fazendo o planejamento estratégico aqui para vermos se conseguimos manter uma pauta do governo do estado com um equilíbrio fiscal. Entendemos que precisamos da reforma tributária e possuímos alguns desafios com o CIOT, como o programa de modernização de frotas, e estamos trabalhando fortemente com o governo do estado para que essa isenção do ISMS no estado permaneça, porque isso tem impactos diretos no nosso custo tarifário.

Que mensagem você gostaria de deixar para os leitores do Anuário NTC&Logística 2020/2021?

Parafraseando o ex-governador pernambucano Eduardo Campos: não podemos jamais desistir do Brasil. Então vamos continuar confiando no nosso País e entender que dias melhores virão.

Esta pandemia faz com que a gente repense um 2021 mais planejado com mais carga e mais transporte e que nós precisamos, acima de tudo, estar confiante no Brasil. Dessa forma, tenho certeza de que dará certo.

Desafios e oportunidades

por Coronel Sérgio Malucelli

Quando fizemos os votos de "inúmeras realizações em 2020" a nossos amigos e familiares, naquele distante dezembro de 2019, não imaginávamos o que aqueles 12 meses vindouros reservavam pela frente. Em toda a minha vida, seja ela militar, familiar, política ou empresarial, nunca vi algo tão desafiador como o cenário imposto pela pandemia da covid-19.

Porém, mesmo com as lamentáveis perdas que o coronavírus provocou, vimos o setor de transporte paranaense rapidamente se mobilizar e se reinventar em meio à tempestade que se formou, resultado, é claro, de um amplo profissionalismo cada vez mais perceptível dentro das transportadoras que primam por resultados e por qualidade na prestação de serviços.

Como entidade que representa essas milhares de empresas de transporte no Paraná, buscamos fazer um plano emergencial no qual situações adversas e críticas de curto médio e longo prazos puderam ser trabalhadas, sem deixar que assuntos de relevância, já planejados, esfriassem e fossem adiados. A primeira medida que tomamos na Federação das Empresas de Transporte de Cargas do Estado do Paraná (FETRANSPAR) foi fugir da polarização política da pandemia que se instalou nas primeiras semanas de isolamento social. A calma e a tomada de medidas sensatas, ancoradas nas orientações das autoridades sanitárias, serviram como bússola naquele ambiente incerto.

Em vez disso, procuramos reforçar em nossos discursos os argumentos da essencialidade do transporte de cargas para o enfrentamento prático

A calma e a tomada de medidas sensatas, ancoradas nas orientações das autoridades sanitárias, serviram como bússola naquele ambiente incerto

da crise de saúde instalada. A mensagem da importância do serviço realizado por seus profissionais tomou conta da pauta no final do primeiro trimestre. A partir desse entendimento por parte de governos, de representantes de classe e da opinião pública, fomos tateando as oportunidades e driblando os desafios que o cenário pandêmico nos impunha.

Deu certo, tanto é que a FETRANSPAR hoje é membro de um importante grupo que apresenta propostas para a retomada do crescimento econômico no estado do Paraná. É lá que, junto de todo o setor produtivo estadual, traçamos estratégias que serão desenvolvidas pelo governo paranaense no pós-pandemia.

Mesmo com a pauta tomada pela preocupação legítima do avanço da covid-19, não deixamos de atuar em assuntos de extrema importância para o setor aqui no Paraná. Temas como a nova rodada de concessões de estradas previstas para 2021 no estado, segurança pública nas estradas, com o foco em cobrar das autoridades números sobre o cenário estadual, bem como o lançamento de serviços on-line e de unidades físicas do SEST SENAT para continuar apoiando os trabalhadores, não saíram da nossa rotina e seguem seu curso.

O período ficará para a história por seus desafios apresentados, mas certamente vamos colher frutos por não nos termos nos rendido à inércia.

Coronel Sérgio Malucelli
Presidente da FETRANSPAR e do SEST SENAT Paraná. Membro da Seção de Cargas na Confederação Nacional dos Transportes (CNT). Vice-presidente regional da NTC&Logística

ENTREVISTA

JOSÉ HÉLIO FERNANDES

A EXPERIÊNCIA E A ADAPTAÇÃO AO NOVO CONTEXTO

Presidente da NTC&Logística de 2014 a 2019, José Hélio Fernandes manteve a NTC na vanguarda para defender os interesses do transportador. Segundo ele, representar a entidade por dois mandatos foi uma honra. "A NTC é uma entidade de que todos nós temos orgulho. Presidi-la também foi uma responsabilidade muito grande pela história, pelas diretorias e pelos presidentes que a entidade teve algo longo do tempo. Não é à toa que a NTC tem a credibilidade e representatividade que tem, e esse sucesso é graças ao trabalho bem feito durante os seus 57 anos de história". Neste ano, olhando o setor um pouco mais afastado, José Hélio acredita que o transporte de cargas teve sua importância reafirmada para a política e principalmente para a sociedade. Confira a entrevista completa:

Recentemente você passou por muitos desafios. Para começar a entrevista, gostaríamos de saber como você está e como tem passado os últimos meses.

Estou bem. O tratamento é um pouco demorado, feito por etapas, mas, segundo os médicos, estou cumprindo todas elas muito bem. Me sinto cada dia mais confiante e espero logo retomar minha vida normal como antes.

Quando o senhor fala em voltar a vida normal, você diz voltar para as entidades e continuar contribuindo?

Nem sei se é voltar para as entidades; eu tenho um cargo aqui na CNT, na sessão de cargas, do qual estou afastado desde que comecei o meu tratamento. Então eu quero voltar com calma e segurança, sabendo que estou bem, para não correr o risco de retomar e ter que me afastar novamente. Quando digo voltar ao normal, quero dizer em todos os aspectos, trabalho e diversão.

ASSISTA

O senhor foi presidente da NTC&Logística por dois mandatos e prestou diversos serviços para todo o setor. Todos que acompanham sabem da

“A NTC é uma entidade de que todos nós temos orgulho. Presidi-la também foi uma responsabilidade muito grande pela história, pelas diretorias e pelos presidentes que a entidade teve ao longo do tempo.”

sua dedicação com o setor de transporte e com a entidade. Como foi essa experiência?

Antes de mais nada, para mim foi uma honra. A NTC é uma entidade de que todos nós temos orgulho. Presidi-la também foi uma responsabilidade muito grande pela história, pelas diretorias e pelos presidentes que a entidade teve ao longo do tempo. Não é à toa que a NTC tem a credibilidade e representatividade que tem, e esse sucesso é graças ao trabalho bem feito durante os seus 57 anos de história.

Quando assumi, estava muito consciente disso, de tentar fazer o melhor e contribuir com o setor, então procurei me dedicar ao máximo durante todo o meu mandato. Tenho a sensação de dever cumprido.

Durante seu mandato na NTC&Logística, as reformas econômicas eram tratadas como essenciais, e essa necessidade se manteve com o presidente Francisco Pelucio. Como o senhor tem acompanhado as reformas e os bastidores que as cercam? Você acredita que em 2021 teremos um avanço na tão sonhada reforma tributária?

Eu acho que sim. Confesso que não tenho acompanhado tão de perto, até para não me envolver muito, mas acredito que chegou um momento em que essa reforma tributária é quase inadiável. Hoje há no Congresso, no Executivo e na sociedade a certeza de que essa reforma é necessária.

Pode ser que o projeto sofra alterações, o que é normal, mas acredito que será aprovada muito em breve.

ENTREVISTA

Outro grande impasse é a desoneração da folha. Gostaria que o senhor avaliasse e oferecesse seu ponto de vista sobre a situação.

A desoneração é outro caso importante. Trabalhamos e lutamos muito para os relatores acatarem o relatório, primeiro para incluir a desoneração, depois para prorrogar. Uma vez colocada no relatório, a desoneração foi aprovada e sancionada. Não tivemos esse impacto e impasse de agora.

Estamos vivendo um contexto econômico diferente. A desoneração foi aprovada e em seguida vetada, e essa discussão de derrubada ou não do veto já está se prolongando por um tempo. Confesso que não tenho muita ideia do que pode acontecer. Acredito que ainda há no Congresso uma disposição muito grande para derrubar esse veto, mas por outro lado, quando o tempo começa passar, aquilo começa a perder um pouco da importância para o Congresso.

Esperamos que esse veto seja derrubado para que o setor continue desonerado em 2021.

A pandemia do coronavírus fez com que 2020 fosse um ano atípico. Como o senhor analisa esse momento no Brasil?

Na verdade o que eu ouvi durante todo esse período foram opiniões diversas. Até a própria medicina teve que aprender a lidar com esse vírus, diante dos acontecimentos. Não houve nenhuma precaução antes.

Pegou a economia como um todo de surpresa, e o setor de transporte foi duramente atingido. O que nós esperamos é que o segmento possa superar esse baque, e aparentemente isso já está acontecendo. À medida que a economia retoma o andamento normal, o transporte de cargas a acompanha e também começa a crescer.

Ainda sobre a pandemia, mas focando no transporte rodoviário de cargas (TRC), o governo decretou que o transporte de cargas é um serviço essencial para o país. O senhor acha que essa medida também reforça para a sociedade a importância desse setor?

O nosso setor sempre teve uma grande importância, o que parecia era que a sociedade realmente não entendia. Mas eu me lembro que, desde 2008, quando a lei do motorista surgiu, eu dizia que o transporte iria entrar na pauta de discussão e não sairia mais. E realmente isso aconteceu. Aí veio a paralização dos caminhoneiros, que acabou sendo crucial para mostrar para a população e para o governo que, sem o transporte rodoviário de cargas, o país para e todos os outros segmentos são atingidos.

Agora na pandemia essa importância foi reafirmada. Mesmo de longe, senti o maior orgulho da luta das entidades, dos motoristas profissionais, das empresas, que, mesmo correndo riscos, entenderam a necessidade de manter o abastecimento do país.

O senhor sempre falou, durante seu mandato, que a COMJOVEM tem que ser protagonista. Durante a pandemia, a comissão se movimentou muito com diversas ações sociais, e, com incentivo do presidente Francisco Pelucio, a Ação do Bem foi fracionada para que acontecesse durante todo o ano. Gostaria que o senhor falasse primeiro da atuação da

COMJOVEM e como o senhor enxerga essa atitude social da comissão.

A COMJOVEM é a renovação do setor e das entidades. Eu sempre dizia que os jovens empresários que se engajarem têm a oportunidade de adquirir um aprendizado muito grande, pois vivem na prática grandes movimentos que a NTC faz durante todos os anos, seja politicamente ou até mesmo internamente. Esse ano, vivendo um momento atípico, os jovens também podem levar isso como um grande aprendizado. Tudo contribui para que eles possam ter uma preparação muito boa.

As ações sociais são muito importantes. Essa integração com a sociedade e comunidade são extremamente relevantes, pois aproximam ainda mais o setor da população em geral. A COMJOVEM deve aperfeiçoar cada vez mais essas campanhas para que a entidade e o setor de transporte de cargas como um todo sejam vistos como o segmento humanizado que são.

Falando agora sobre futuro, quais são as suas expectativas para o país e para o TRC em 2021?

O que nós desejamos é que, saindo dessa pandemia, o país volte a ter uma vida normal, que a economia realmente encontre seu caminho e disponibilize mais empregos para a sociedade.

Com a economia e o país crescendo, o setor de transporte cresce junto, porque nós somos uma atividade-meio, atuamos em tudo aquilo que é necessário para dar vazão à produção e ao crescimento.

É isso que desejamos: que o país encontre o caminho politicamente e no aspecto econômico e social e que o setor possa corresponder a tudo isso e continuar esse serviço tão relevante para o nosso país.

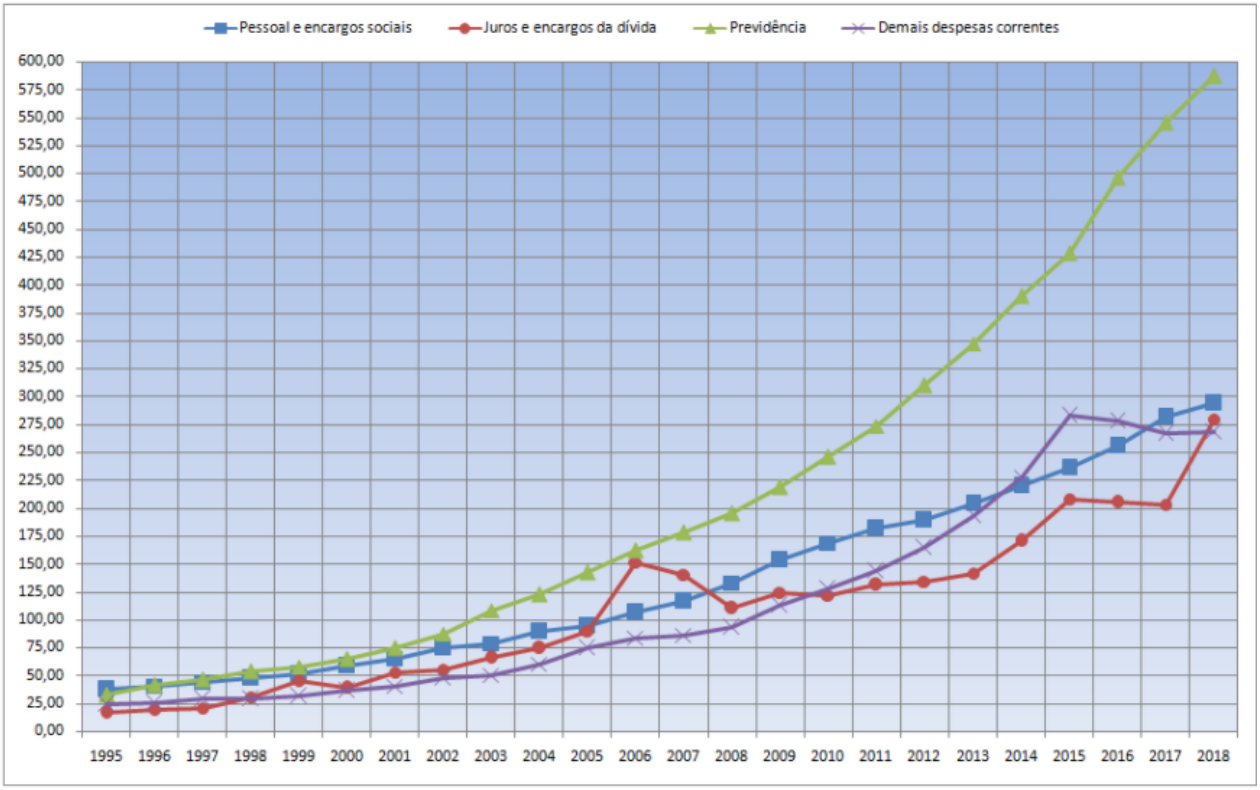
MOMENTO CHAVE PARA A ECONOMIA BRASILEIRA

POR BRUNO MUSA

Estamos vivendo um momento de extrema preocupação. Toda e qualquer decisão tomada com relação à economia será de suma importância para o caminho a ser trilhado pelo país tanto em curto como em longo prazo, prejudicando e muito as próximas gerações.

Vivemos mais de três décadas de descontrole financeiro com o Brasil sempre tentando controlar sua inflação por meio do aumento de taxas de juros e nunca enfrentando o problema realmente de frente: o aumento expressivo e desenfreado dos gastos públicos. Além de gastar muito, gasta extremamente mal.

Com isso, sempre fomos reféns de altas taxas de juros, o que impacta a economia, destrói empregos e não



Evolução das despesas correntes do governo federal: quatro rubricas

atrai capital produtivo ao país (apenas especulativo em busca de rendimentos em aplicações de baixo risco). Nos mantivemos nesse círculo vicioso desde nossa curta trajetória desde a redemocratização em 1985 com a queda do governo de Figueiredo.

Passamos por diversas moedas, períodos de hiperinflação, economia praticamente dolarizada, confisco de poupança, governos populistas deixando altos déficits e muitas feridas abertas ao país, até mesmo em questões culturais, que levam tempo para serem revertidas.

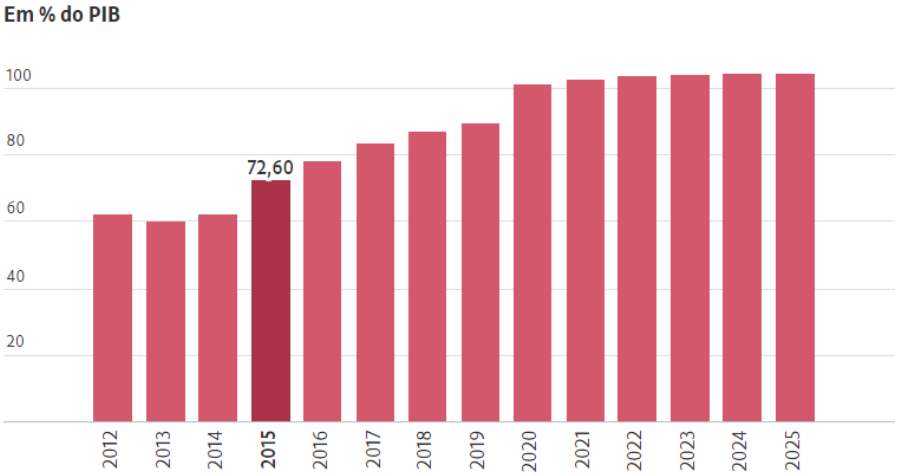
Chegamos a 2018 com uma relação de dívida/PIB de 75% depois de uma das maiores crises vividas pelo país, que culminou com o impeachment de Dilma Rousseff.

Quando por fim parecia que entraríamos em uma nova trajetória ao enfrentar nossos problemas de frente (gastos crescentes absurdos e um Estado altamente ineficiente), nos deparamos com uma pandemia forte que nos faz aumentar ainda mais os gastos para sustentar uma população que se viu sem emprego, sem renda e sem poder de consumo.

Sem entrar no mérito dos gastos durante a pandemia, o fato é que hoje temos uma relação dívida/PIB de praticamente 95% e um déficit primário ao redor de 14% do PIB (antes da pandemia era de 2% do PIB e passaríamos a ter superávit novamente em poucos antes com os cuidados dos gastos e as reformas estruturais).

Sim, esse alto endividamento, desemprego e aumentos de gastos governamentais não foram exclusivos do Brasil, mas como vínhamos já de uma relação altíssima de dívida/PIB para ser ajustada decorrente dos últimos governos altamente irresponsáveis, largamos já com uma desvantagem muito grande frente a outros países em desenvolvimento ou latino-americanos, como México, Chile e Colômbia, que apresentam números macroeconômicos melhores que os nossos.

Trajetória da dívida bruta brasileira, pelo critério do FMI*



Dito isso, chegamos a um ponto importante: esse problema tem solução? Se sim, como?

A resposta sem dúvida é sim, há solução, mas depende de uma mudança de paradigma de como vivemos até hoje desde muitas décadas. Precisamos nos conscientizar de que o Estado nada produz, ele apenas usa o dinheiro dos geradores de impostos, portanto, quem quer viver do Estado tem que entender que somos nós os produtores de riqueza. Não há mais lugar para tamanhos privilégios em troca de votos, pois o dinheiro realmente acabou e a paciência do mercado com o Brasil também está acabando.

Este é um grande desafio que depende de nós como sociedade cobrarmos dos governantes, não aceitarmos quaisquer imposições que nos colocam, questionarmos, debatermos e levarmos essa discussão a diversos ambientes. Isso passa por um problema estrutural brasileiro que é o da educação. Portanto, temos um gigante desafio pela frente.

Mas e o dia de hoje? Os problemas estão aqui batendo à nossa porta, e precisamos saber como resolver. O único caminho para o Brasil não seguir em alta velocidade para o abismo são as reformas estruturais, especialmente a administrativa, acabando com privilégios de tantos, para salvarmos as próximas gerações e também a tributária, tentando acabar com esse arcabouço de impostos incompreensível que temos no país até para o mais inteligente de todos. Eu ainda prego que precisamos de uma nova constituição dando mais clareza à propriedade privada,

“O governo teve que encurtar o prazo de emissão das novas dívidas ou pagar juros mais altos para atrair investimentos. Não houve demanda pelos seus papéis, mas em paralelo aumenta-se drasticamente o perfil de risco da dívida, que ficou agora mais curta e com juros mais altos.”

ao livre mercado e a menos obrigações sociais, mas isso acredito que acontecerá com o tempo.

Voltando ao dia de hoje, temos por volta de R$ 600 bilhões de dívida vencendo no primeiro semestre deste ano, e o governo já encontra dificuldades imensas para a rolagem dessa dívida. Precisa emitir mais dívida de mais longo prazo para pagar as dívidas a vencer no curto prazo.

Porém, o mercado já cobra um preço mais alto para emprestar ao país, fazendo com que as curvas de juros futuras tenham subido significativamente nas últimas semanas. Ainda, o governo teve que encurtar o prazo de emissão das novas dívidas ou pagar juros mais altos para atrair investimentos. Não houve demanda pelos seus papéis, mas em paralelo aumenta-se drasticamente o perfil de risco da dívida, que ficou agora mais curta e com juros mais altos.

Com isso, o prazo médio da dívida pública já caiu para 35 meses e deverá cair ainda mais em 2021, quando ocorrerão resgates superiores a R$ 300 bilhões por trimestre. Nessa velocidade, o prazo médio de vencimento da dívida rapidamente cairá abaixo de 30 meses.

Outro local em que esse risco da dívida brasileira se manifesta é no câmbio, com a desvalorização do real frente ao dólar (nossa moeda é a pior do mundo em 2020 em relação às moedas dos países em desenvolvimento, com desvalorização próxima a 40%).

Se o Banco Central atuasse sobre a curva de juros para tentar conter sua alta, pressionaria ainda mais o câmbio, e se tentasse conter a depreciação cambial com intervenções mais ativas no mercado de câmbio, elevaria a curva de juros futura novamente, encurtando ainda mais o prazo médio da dívida.

Voltamos ao começo do texto, no qual essas são manifestações de um problema estrutural que precisa ser encarado de frente: o alto e mal gasto governamental brasileiro. Se isso não for corrigido, o risco apenas migra entre o câmbio ou entre os juros.

E quais as consequências? Muitas. A pior delas é o retorno da tão conhecida (por algumas gerações) inflação.

Assim como as commodities, o preço das matérias-primas ou dos produtos importados também são cotados em dólar, o que causa aumento do preço uma vez que o dólar se valorizou frente ao real. Além disso, produtores de soja, carne, milho, arroz entre muitos outros, elevam os seus preços no mercado e, se não conseguirem vender o que produziram, simplesmente exportam o excedente ao mercado externo, ainda mais favorecido pelo câmbio desvalorizado que favorece as exportações.

Por isso a depreciação cambial eleva fortemente os preços pagos aos produtores agrícolas, que repassam nos supermercados, elevando o item "alimentação" dentro do IPCA ou de outros índices de inflação. E isso falando apenas da alimentação, mas podemos passar a combustíveis, produtos importados etc.

Com a combinação do auxílio emergencial, que permitiu às pessoas da classe mais baixa seguir consumindo, o câmbio depreciado favorecendo exportações e a China comprando grande parte da produção brasileira, vemos o preço dos alimentos subirem de forma muito expressiva.

Assim, o peso da alimentação no orçamento da classe mais baixa subiu consideravelmente, e não dá para convencê-los de que a inflação simplesmente foi uma troca de preços relativos, pois para a grande maioria a alta dos preços já afeta demais seu dia a dia.

Dessa forma, a reação de um governo populista, como sabemos, é de transferir mais renda à população, aumentando ainda mais o desequilíbrio fiscal e piorando o risco de inflação e depressão econômica.

O Banco Central seria colocado na incômoda posição de ter de elevar a taxa de juros quando a economia ainda se encontra fortemente deprimida.

O único caminho para não voltamos à espiral que tanto conhecemos de juros altos, inflação volátil e desemprego estruturalmente alto são as reformas. Não há mais espaço para populismos nem políticos querendo sugar toda a riqueza gerada por um país produtor.

A população civil precisa começar a entender que a melhor forma de transferir riqueza é gerar emprego, ter um mercado competitivo livre sem intervenções governamentais e que a meritocracia deve existir em todas as camadas da vida e para todos.

Bruno Musa
Economista da Acqua Investimentos

PANORAMA ECONÔMICO

POR LEODYNIR ESTETER DE LIMA

1. Conjuntura econômica internacional

A pandemia do novo coronavírus afetou de forma profunda a trajetória econômica em todos os países do mundo. A previsão mais recente do Fundo Monetário Internacional (FMI) é que o produto interno bruto (PIB) mundial caia 4,9% este ano. O Brasil também sentiu os efeitos da crise. O PIB do primeiro semestre caiu 5,9% em relação a igual período de 2019, caracterizado pelo aprofundamento das medidas de distanciamento social em resposta à pandemia. A despeito da forte redução da atividade econômica observada no final de março e ao longo de abril, vários indicadores apontam que a atividade econômica voltou a crescer a partir de maio. Um fator importante para essa recuperação é a implementação efetiva do auxílio emergencial, que parece ter coberto parcela substancial da renda dos trabalhadores informais e em condição de vulnerabilidade. Sob a hipótese de que o processo de flexibilização gradual das restrições à mobilidade e ao funcionamento das atividades econômicas se manterá, projeta-se a recuperação gradual do PIB no terceiro e no quarto trimestres. A queda projetada para o ano é de 6%, mas a trajetória de recuperação no segundo semestre deixará um legado para 2021, cujo crescimento projetado não é nada animador. A expectativa de uma retomada apenas gradual da demanda, aliada à capacidade ociosa presente na maioria dos setores produtivos e à redução dos custos de mão de obra e aluguéis, permite projetar uma trajetória bem comportada para os preços dos serviços e dos bens livres.

A pandemia interrompeu temporariamente o processo de consolidação fiscal pelo qual passava a economia brasileira. Durante o período de crise sanitária e econômica, a prioridade passou a ser, evidentemente, a proteção da vida e da saúde das pessoas, bem como a preservação de empregos, de renda e de empresas, com custo fiscal significativo tanto pelo lado da despesa quanto pelo lado da receita. Isso acarretou o crescimento acelerado da dívida bruta em relação ao PIB e a capacidade de produção e arrecadação muito mais baixa que antes do período de pandemia, comprometendo todo esforço fiscal que estava sendo feito no sentido de equilibrar as contas públicas. É necessária a adoção de medidas que elevem o ritmo de crescimento e aumentem a eficiência e a produtividade, visando diminuir o impacto do endividamento em relação ao PIB.

De acordo com as projeções, ao final de 2021, a economia mundial terá retornado ao nível de 2019, mas ainda estará 6% abaixo do nível projetado antes da crise. Entretanto, o FMI alerta para o elevado nível de incertezas ante essas projeções. Há fatores positivos que pesam, como a possibilidade de uma vacina ser desenvolvida em prazo mais curto do que o estimado. Por outro lado, a flexibilização das medidas sanitárias traz consigo a possibilidade de novas ondas de contágio e a necessidade de reversão do processo, o que vai impor às atividades econômica e financeira um novo cenário restritivo.

O FMI destaca, ainda, as tensões geopolíticas e os riscos associados ao comércio internacional, cuja queda no ano deve ser de 12%, projetando-se um crescimento de

8% em 2021. O estímulo monetário global tem sido impressionante: as taxas de juros são praticamente zero nos Estados Unidos e negativas na Europa e no Japão. Políticas de expansão quantitativa têm sido intensamente usadas.

A política fiscal também tem sido mobilizada com uma intensidade inédita. As medidas já aprovadas nos Estados Unidos somam US$ 2,2 trilhões (cerca de 10% do PIB) e incluem transferências às pessoas, ampliação dos valores pagos como seguro-desemprego, financiamento da folha salarial das empresas (com possibilidade de "perdão" da dívida caso não ocorram demissões), garantias a empréstimos, reduções de impostos e transferências a governos estaduais, além do aumento do gasto federal diretamente com saúde.

2. Cenário econômico nos EUA

Apesar de o colégio eleitoral fazer a votação oficial apenas em dezembro e a posse em janeiro de 2021, Joe Biden já é considerado o presidente eleito americano. Assim, certamente espera-se que o democrata tenha diferentes posturas em relação ao mandato de Donald Trump.

A expectativa é que o país conviva com uma menor alta de impostos, com previsão de 21% a 28% de acordo com a campanha do presidente eleito. Apesar de um pacote de estímulo fiscal mais modesto, as medidas serão capazes de dar um novo fôlego à economia. Mesmo com um montante abaixo dos US$ 2 trilhões propostos por Trump, o pacote é visto como positivo para a dívida pública, com uma menor pressão sobre o endividamento do país.

Com isso, a previsão é de um crescimento da economia americana, o que deve estabelecer um ambiente externo favorável a países do mundo todo, principalmente os emergentes.

A eleição do democrata Joe Biden traz mudanças positivas, e esperançosas, para o cenário econômico no

mundo todo principalmente porque o presidente eleito é considerado mais aberto ao diálogo. Além disso, Biden quer manter as relações internacionais em bom nível, diferente do seu antecessor.

Outra mudança aguardada é a redução dos conflitos entre os EUA e a China, que deve melhorar as negociações comerciais, certamente algo positivo para a economia global.

Assim como já apresentam impacto ao cenário econômico mundial, as eleições americanas também afetam a economia do Brasil, pois Joe Biden tem um bom relacionamento com nosso país.

No entanto, apesar do histórico, algumas questões importantes podem estremecer as relações comerciais entre Estados Unidos e Brasil, e a economia brasileira sofrerá impactos negativos e positivos. Porém, as relações diplomáticas e os acordos já realizados devem se manter.

O presidente eleito deve colocar pressão política no Brasil para que tome medidas com intuito de proteger a Amazônia, o pantanal, os povos indígenas e os direitos humanos, pois esses assuntos são politicamente importantes para o presidente, que espera reunir internacionalmente um fundo de US$ 20 bilhões para ajudar o Brasil na preservação da Amazônia. O Brasil, no entanto, precisa aceitar os termos impostos para ter acesso a esses recursos.

Esse é um tema importante para Biden, já que a postura do governo brasileiro em relação à causa ambiental tem deixado muito a desejar. Assim, se o governo brasileiro mudar sua postura em relação às questões ambientais, essas políticas podem trazer benefícios econômicos importantes para o País.

As relações comerciais entre Brasil e Estados Unidos também devem passar por mudanças. Durante o governo de Donald Trump, houve o aumento das tarifas sobre o aço e o alumínio brasileiros, mas agora a expectativa é de que as barreiras ao Brasil sejam menores, até porque a balança comercial entre os dois países beneficia os americanos há muitos anos e se concentra em produtos industrializados e matérias-primas.

O presidente Donald Trump havia prometido valorizar a produção interna no país, reduzindo as exportações. No entanto, com a vitória de Biden, as relações internacionais devem ser valorizadas, e o presidente deve investir em políticas para melhorar o relacionamento dos Estados Unidos com outros países, entre eles o Brasil.

3. Cenário econômico da China

O eixo do dinamismo da economia mundial deve se deslocar para a Ásia, com a China comandando as ações, em face de seu melhor controle da pandemia e da retomada mais rápida e vigorosa de sua economia. Esse movimento aponta para a continuidade das tensões comerciais entre China e Estados Unidos e para a manutenção da alta demanda chinesa por matérias-primas produzidas pelo Brasil, como soja, minério de ferro, celulose e carne. A recuperação da China é marcada por medidas concentradas no crédito e no apoio às empresas ao passo que a pandemia parece contida. A economia dos EUA, que em 1990 era 15 vezes maior que a chinesa, hoje equivale a apenas 1,4 vezes o PIB da China.

O fato de a recuperação do consumo chinês só ter começado em setembro chama atenção, pincipalmente porque a produção industrial, as exportações e os investimentos em infraestrutura e no mercado imobiliário puxam esse crescimento.

Com a aproximação da China do posto de maior economia do mundo, o clima de confronto com os EUA – que começou com uma guerra comercial – tende a continuar, pois o governo americano vê a ascensão chinesa como uma perda histórica de protagonismo.

A China é a locomotiva da atual recuperação, sugando mais importações de matéria-prima do resto do mundo, incluindo soja do Brasil. Um crescimento chinês mais rápido tem certamente um saldo positivo para a economia mundial.

4. Cenário econômico da América Latina

O cenário econômico para a América Latina não tem boas perspectivas para os próximos anos, de acordo com o chefe de divisão de Estudos Regionais do Hemisfério Ocidental do Fundo Monetário Internacional (FMI), Jorge Roldos. Em palestra na Faculdade de Economia, Administração e Contabilidade da USP (FEA-USP), ponderou que os dois principais fatores que sustentam um crescimento econômico forte – emprego e demanda doméstica, evidenciada pelo crédito – não estão em um bom ponto.

Como o mercado de trabalho enfrenta sérios problemas com a criação de empregos formais, isso dificulta o crescimento sustentável da região. O relatório apresentado pelo FMI aponta um crescimento muito modesto, próximo de zero, para a América Latina, que além de tudo não apresenta novas políticas para se adequar à nova realidade da economia global, prejudicando a entrada de investimentos.

5. Conjuntura econômica interna

Os dados recentes mostram crescimento mais acelerado da economia neste segundo semestre. Mas a principal dúvida em relação à recuperação da economia continua sendo o comportamento da demanda após a diminuição dos incentivos fiscais, quando alguma desaceleração é esperada. A inflação continuou surpreendendo para cima, com expectativa de altas de 3,1% e 3,4%, para o IPCA respectivamente, em 2020 e 2021. Parte importante dessas surpresas está relacionada à elevação dos preços das commodities em dólares, à depreciação cambial e à redução da oferta interna de alguns produtos, mas há sinais iniciais de alta dos núcleos. A situação das contas públicas ainda inspira cautela, já que existem riscos voluntários e involuntários de rompimento do teto dos gastos. Ainda permanecem dúvidas quanto ao ritmo de crescimento no ano que vem, com a retirada de parte dos estímulos fiscais. O setor de serviços, atrasado no ciclo de recuperação, também está mostrando sinais melhores.

O segmento é o mais atingido pelas medidas de distanciamento social, por isso sua retomada tem sido mais lenta. Dados recentes mostram uma aceleração, mesmo entre os serviços prestados às famílias, que incluem bares e restaurantes, hotéis e atividades de recreação. Alguns segmentos ainda permanecem praticamente fechados, como aulas regulares, o que afetará o PIB do trimestre. Ainda assim, estamos vendo recuperação do setor, dada a flexibilização crescente em vários estados.

Do lado do mercado de trabalho, os dados mostram uma recuperação expressiva no emprego formal, com admissões subindo em todos os setores, inclusive em empresas de pequeno porte, e pedidos de seguro-desemprego nos menores níveis desde 2016 – são dados que confirmam a melhora do emprego formal de maneira generalizada. Para o mercado informal, espera-se uma

recuperação ao longo do próximo ano alinhada à expectativa de reabertura mais ampla da economia. Há ainda uma massa relevante de pessoas que voltará a procurar emprego em breve, o que elevará a taxa de desemprego. Contudo, os dados mostram que cerca de 50% dos que voltaram a procurar emprego conseguem uma ocupação, fator esse que pode atenuar uma desaceleração maior no começo do ano que vem.

Ainda cabe mencionar o comportamento do mercado de crédito, que segue com concessões crescendo em ritmo acelerado.

Após os fortes estímulos econômicos e os recordes observados nas vendas do varejo, a indústria retomou apenas parcialmente em função das incertezas ainda presentes quanto à sustentação desse nível de vendas. Com isso, a utilização da capacidade instalada superou a média histórica pela primeira vez desde 2015 e, ainda assim, os níveis de estoques na economia permanecem bastante baixos, inclusive com alguns setores relatando atrasos relevantes e falta de insumos, com contaminação nos preços de bens.

Indicadores econômicos, especialmente no setor de transportes, sugerem que o Brasil está deixando para trás a pior fase do surto de covid-19, mas terá que lidar com desafios fiscais.

6. Setor de transportes

As perdas de empregos no setor de transportes, fortemente impactadas pelas medidas de distanciamento social, deram sinais de estabilidade, e as empresas estão comprometidas com a retomada da atividade econômica no país, indicando uma eventual recuperação de parte dos empregos perdidos durante a pandemia.

Em pesquisa feita pela CNT, 67,4% das empresas disseram ter sofrido perdas durante a pandemia. Enquanto isso, 52,5% acreditam que levará pelo menos um ano até que a demanda pré-pandemia retorne. Ainda, 8,5% disseram que sua empresa nunca mais veria níveis de receita pré-pandêmica.

Há um maior otimismo no setor de transporte com o pós-pandemia, mas esse otimismo esbarra na dificuldade de acesso a crédito, já que outra barreira que seria o fim da desoneração foi estendida até o fim de 2021.

A desoneração vai, agora, até o fim do próximo ano, com o aval do Congresso Nacional, com intuito de diminuir o custo da geração de empregos no país, pois a maior necessidade que o Brasil tem, hoje, é a geração de emprego e renda.

O setor vive uma relativa estabilização do número de demissões com uma pequena tendência de queda.

Dos transportadores que tiveram de promover redução em seus quadros de empregados, uma grande parte não pretende promover mais demissões neste momento. Já entre os que não demitiram, a tendência é de não demitirem mais empregados.

Movidos pelo setor do agronegócio com a safra recorde de 257,7 milhões de toneladas de grãos produzidas no País, o setor de transporte rodoviário de carga foi um grande beneficiado. Os fretes para o agronegócio garantiram meses de bom faturamento para

as transportadoras. A procura por caminhões com carrocerias graneleiro, usados para transporte de grãos, teve expressivo crescimento. Levantamento da plataforma on-line FreteBras mostra que o graneleiro teve crescimento de 56% no período.

A boa notícia é que o ritmo deverá ser ainda melhor na safra de 2020/2021. A Companhia Nacional de Abastecimento, a Conab, divulgou que a produção de grãos deverá ser de 268 milhões de toneladas. O volume representará uma nova safra recorde e será cerca de 11 milhões superior à do ano passado.

Esse novo recorde representa a garantia de mais um período de demanda aquecida e de convivência com as velhas dificuldades enfrentadas pelas transportadoras que atuam nesse setor. Isso acontece pois. além dos antigos gargalos – como as longas filas de espera para carregar e descarregar a carga –, estas empresas precisam enfrentar os novos problemas para atender à safra recorde. Surgidos com a crise do novo coronavírus, esse problema são alta no preço do caminhão e de pneus, falta de motoristas qualificados disponíveis e fila de espera de até cinco meses para conseguir comprar um caminhão e implemento novos.

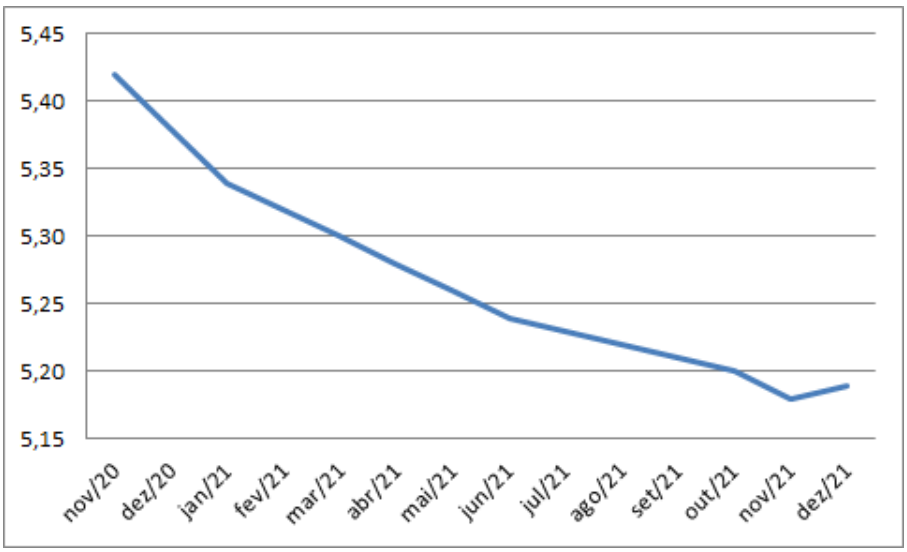
Uma reportagem do Estradão já havia mostrado recentemente que as transportadoras, principalmente as que atuam no agronegócio e no comércio eletrônico, não estavam encontrando caminhões zero-quilômetro para entrega imediata. Essas empresas precisaram migrar para o mercado de usados.

Ainda é preciso levar em conta que o setor passará a dividir a fatia do agronegócio com o modal ferroviário, que representa hoje 15% do transporte no País, mas o governo quer elevar para 30% nos próximos anos.

7. Indicadores e projeções

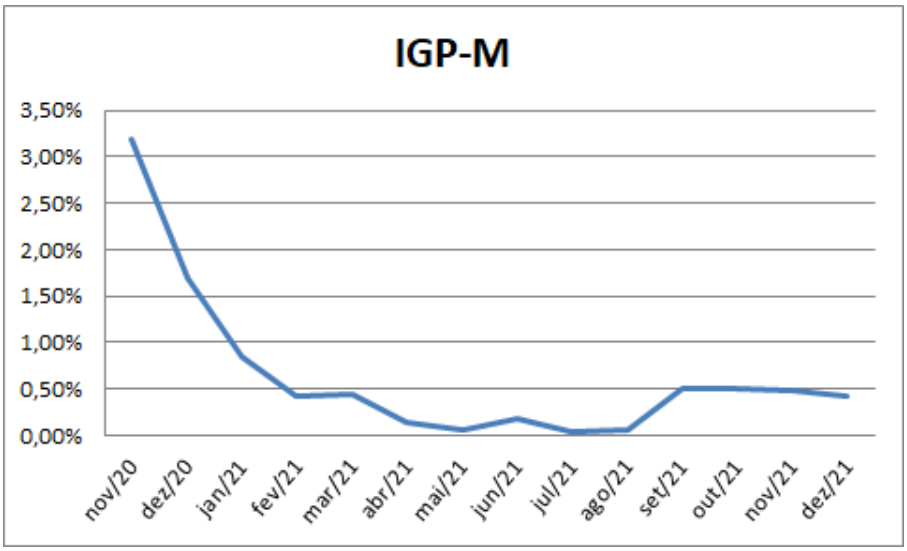
7.1. Taxa de câmbio

A previsão de mercado é que, com a retomada da economia, a descoberta da vacina e a continuidade do plano governamental de implantação das reformas, o mercado de câmbio se ajuste no decorrer do ano.



7.2. Inflação

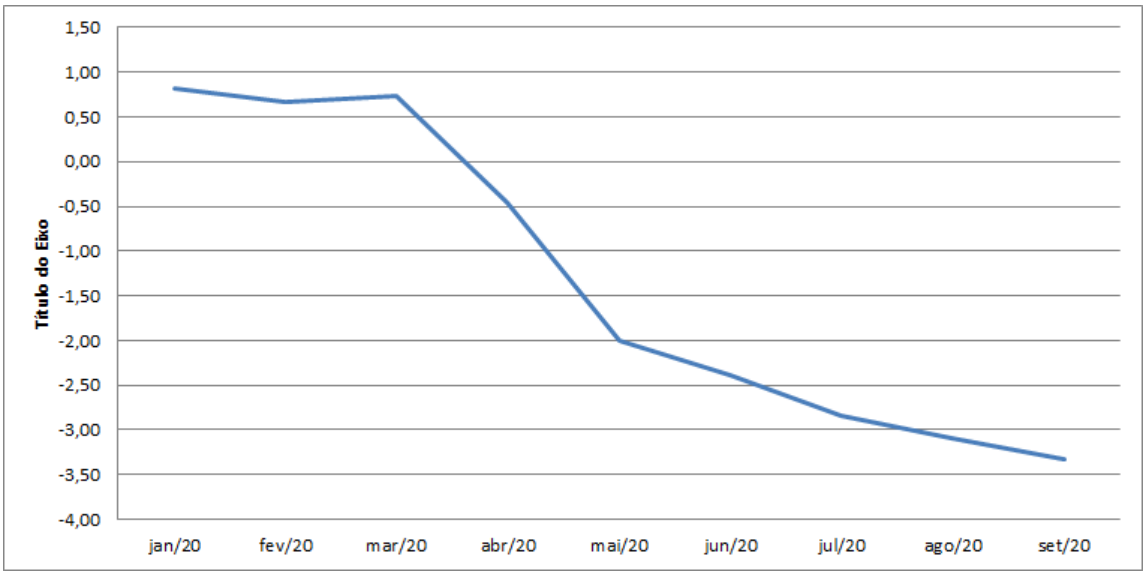
Também impactada pelos mesmos fatores acima citados, a inflação que ficou pressionada no decorrer do segundo semestre de 2020, principalmente devido à parada da produção durante o período de quarentena, deve voltar aos índices anteriores à pandemia, com as indústrias de matéria-prima retomando a produção e a capacidade de atender ao aumento de demanda devido à retomada da economia.



7.3. Atividade econômica:

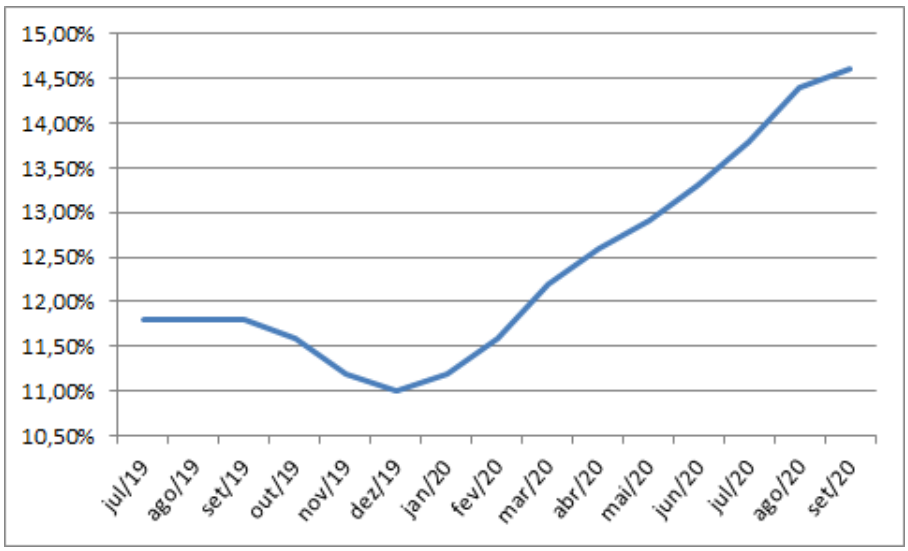
A queda do PIB foi de 11,4% em relação ao mesmo trimestre de 2019 e de 9,7% em comparação com o primeiro trimestre de 2020, em termos dessazonalizados. Após a forte queda nos meses de março e abril, quando o isolamento social se intensificou, a atividade econômica segue em trajetória de recuperação no Brasil. Contudo, o crescimento dos índices de contaminação na Europa e nos EUA causam muita oscilação de humor nos mercados, em que pesem os avanços para a descoberta de uma vacina eficaz, que têm gerado otimismo e aumento do apetite pelo risco, já que cresce a probabilidade de uma solução sanitária mais segura para deter a pandemia no ano que vem. Tudo indica que até o final do ano várias empresas já terão solicitado autorização de produção e distribuição de suas vacinas, que têm mostrado elevada eficácia. O cenário atual é de que, em meados do primeiro semestre de 2021, já esteja em curso um amplo programa de vacinação pelo menos nos países desenvolvidos.

No Brasil, o número de casos também voltou a crescer, gerando dúvidas sobre uma nova onda de infecção e sobre a necessidade de novas medidas de restrição à atividade econômica, capaz de derrubar o cenário de recuperação que segue em curso, já que há indicativos de significativa desaceleração no ritmo de crescimento das vendas no varejo e também na atividade dos serviços. Dessa forma, há indicativos de que a desaceleração no ritmo de crescimento da economia deva persistir ao longo do quarto trimestre, já que os consumidores percebem uma situação financeira familiar mais difícil, adiando o consumo de bens e serviços.



7.4. Índice de desemprego:

Como podemos observar, o mercado de trabalho apresenta nova alta da taxa de desocupação, chegando a 14,45%, mesmo levando-se em conta os programas do governo que permitiram cortes de jornada e suspensão dos contratos de trabalho como estratégias para limitar o número de demissões. Há de se considerar que os índices de desemprego levam em conta as pessoas que efetivamente estão procurando emprego e que, com a retomada da economia, muitas pessoas que não estavam procurando emprego devido à baixa expectativa de recolocação voltarão a procurar, impactando os índices e gerando sua alta considerável.



8. Conclusão

Estamos diante de um cenário de desafios nunca antes enfrentados, e o papel do governo tem se mostrado preponderante no enfrentamento da crise sanitária de proporções mundiais.

A esperança da descoberta de uma vacina eficaz, que possa ser aplicada no primeiro semestre de 2021, nos enche de esperança de que a vida possa voltar ao seu "normal" com a imunização em massa da população. No entanto, ainda teremos que lidar com o legado devastador da paralização econômica e da deterioração das contas públicas que obrigarão o governo a utilizar de engenhosidade na adoção de medidas visando à recuperação sustentada da economia ao longo do próximo ano.

Há muitas incertezas sobre a manutenção dos índices de recuperação econômica, de emprego e renda, que agem como um freio no ânimo dos mercados e da população, pois com esse cenário incerto fica claro que haverá uma maior tendência à contenção de gastos com bens de consumo, com investimentos e com serviços até que as expectativas em relação ao futuro fiquem mais claras a todos.

Vários setores ainda levarão um longo período de tempo até retomar os níveis pré-pandemia, e, em alguns casos, é possível que estejamos no início de uma mudança estrutural. Ainda, há de se destacar o iminente risco de uma segunda onda de contaminação, como a que assola os países da Europa.

A maior preocupação é com o cenário no ano de 2020, que exigirá uma maior colaboração de todos os agentes econômicos, políticos e de saúde na busca de uma solução conjunta para a recuperação do país e para o restabelecimento da estabilidade que interessa a todos.

Leodynir Esteter de Lima
Sócio-diretor da empresa NPulse Serviços Ltda. Assessoria Empresarial e Financeira.

ENTREVISTA

EDUARDO REBUZZI

A LONGA EXPERIÊNCIA QUE PAUTA O FUTURO

Atuando como vice-presidente da NTC&Logística pela segunda vez, Eduardo Rebuzzi coleciona passagens de sucesso nas entidades representativas do setor. Eduardo Rebuzzi acredita que em 2021 o Brasil reencontrará o caminho do crescimento. "Entraremos em 2021 no terceiro ano de mandato do atual governo, e essas reformas fazem parte dos compromissos assumidos para sua eleição. Não depende apenas do governo, mas os Poderes Executivo e Legislativo têm que se entender e levar adiante, pois são fundamentais para que o Brasil volte a crescer. Eu, pessoalmente, acredito firmemente nisso". Confira a entrevista completa:

Para iniciarmos a entrevista, gostaria que o senhor nos falasse como foi, para você, receber o convite e assumir o cargo de vice-presidente da NTC&Logística.

Fui vice-presidente da NTC antes, na época bem jovem, no mandato do saudoso amigo Romeu Luft, tendo inclusive exercido a presidência num período de licença do presidente, em 1999. Mas confesso que recebi o convite do grande amigo Francisco Pelucio com especial alegria e certeza de que poderíamos realizar um bom trabalho pelo transporte rodoviário de cargas (TRC), à frente da nossa NTC. E assim estamos seguindo!

O ano de 2020 foi atípico e causou diversos impactos para todo o mundo. Como o senhor avalia essa crise e quais foram, na sua opinião, os principais aprendizados que o momento trouxe para o setor de transporte rodoviário de cargas?

Poucos imaginaram essa situação como fez Bill Gates ao falar sobre tal possibilidade numa palestra que realizou em 2015, ou mesmo os filmes de Hollywood na categoria da ficção. E o mundo foi pego de surpresa, praticamente parando em sua mobilidade, atingindo gravemente alguns setores, como o de transporte aéreo e o de turismo e serviços, por exemplo. No entanto, ao mesmo tempo, foi uma oportunidade para outros, entre os quais incluo em nosso setor o segmento de e-commerce. Um grande aprendizado para todos é que jamais somos tão fortes que não podemos ser atingidos por algo, nem tão fracos que não possamos encontrar caminhos para superação. É preciso atenção e respeito aos fa-

“Diariamente, tínhamos novidades e regras a cumprir para combater o contágio pela covid-19 e, ao mesmo tempo, tentar fazer com que a economia não parasse totalmente, incluindo então o reconhecimento do TRC como atividade essencial.”

tos, conhecimento e capacidade de avaliar e vontade para reagir.

Ainda sobre os desafios apresentados pela pandemia do novo coronavírus, qual balanço o senhor faz deste primeiro ano de seu mandato e do Francisco Pelucio?

A NTC, liderada pelo presidente Pelucio e com o apoio de sua diretoria, na qual me incluo, esteve vigilante e presente em todos os debates e fóruns. E não foram poucos! Em todas as esferas governamentais, desde a municipal até a federal, diariamente, tínhamos novidades e regras a cumprir para, principalmente, combater o contágio pela covid-19 e, ao mesmo tempo, tentar fazer com que a economia não parasse totalmente, incluindo então o reconhecimento do TRC como atividade essencial. Objetivamente, respondendo à pergunta, o balanço que faço neste primeiro ano é super positivo.

Mesmo diante das dificuldades, o TRC continuou ativo e foi reconhecido como segmento essencial para a economia. Você acredita que esse momento aumentou a visibilidade do setor e mostrou para a população em geral, mais uma vez, a sua importância?

Apesar do peso econômico e mesmo do tamanho físico dos caminhões que vemos circulando nas rodovias e nas vias municipais, o TRC é uma atividade que acaba passando meio despercebida pela população em geral, que poucas vezes enxerga o real valor do transporte. Tal reconhecimento pelas autoridades e a atuação diária de nossas empresas – com o papel dos motoristas e ajudantes trabalhando incansavelmente, e mesmo das nossas entidades, destacando as várias ações e campanhas desenvolvidas pelo SEST SENAT – trouxeram, sim, mais luz ao nosso setor.

Você também é o atual presidente interino da sessão de cargas da CNT. Como foi a atuação da sessão em um ano tão difícil para todos os brasileiros? Quais conquistas para o setor o

ENTREVISTA

senhor acredita que foram as mais importantes?

A sessão de cargas teve também um papel de destaque principalmente pela atuação dos membros que a compõem, com as 12 federações e as cinco associações e diretores. Coube a mim, como presidente interino, procurar coordenar o trabalho desenvolvido por todos de modo a possibilitar que nossas empresas conseguissem enfrentar o pior momento da queda de movimento, de aumento inadimplência, de dificuldade de acesso a créditos, de problemas no fluxo de caixa, de ajustes com seus empregados etc. Para citar uma grande conquista, parabenizo a todos pela manutenção da desoneração da folha de pagamento por mais um ano, até 31/12/2021.

Acabamos de ter a prorrogação por mais um ano da desoneração da folha de pagamento. Como isso impacta positivamente as empresas que estão tentando sair da crise financeira e que esperam um 2021 melhor?

A desoneração foi instituída em 2011, e perder tal condição no próximo ano, período em que se busca a recuperação da economia, que foi profundamente afetada pela pandemia mundial, seria muito danoso para nossas empresas. Sem dúvida, portanto, como disse acima, a prorrogação da desoneração impacta positivamente à medida que reduz os gastos com nosso quadro de funcionários.

Falando em 2021, o senhor acredita que no ano que vem as reformas tributárias e administrativas podem ser aprovadas, ou ao menos serem bem encaminhadas?

Entraremos em 2021 no terceiro ano de mandato do atual governo, e essas reformas fazem parte dos compromissos assumidos para sua eleição. Não depende apenas do governo, mas os Poderes Executivo e Legislativo têm que se entender e levar adiante, pois são fundamentais para que o Brasil volte a crescer. Eu, pessoalmente, acredito firmemente nisso.

Ainda sobre futuro, tanto como empresário quanto como vice-presidente de uma entidade tão grande e importante para o TRC, quais são as suas expectativas para o próximo ano?

Por tudo o que passamos e temos superado, no dia a dia das pessoas e no conjunto da economia, acredito que o Brasil voltará a crescer, de forma segura, em médio e longo prazo. Temos uma população numerosa e um país rico, e o aprendizado que vivemos recentemente trouxe amadurecimento para que, com união e bom senso, busquemos o desenvolvimento econômico e a melhoria da qualidade de vida da nossa população.

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

Sempre trabalhamos sabendo de nossa importância para o funcionamento da economia e para o abastecimento da sociedade, mas o que fizemos juntos ao longo desses 11 meses de 2020, desde o mais simples ao mais qualificado colaborador, comprovou com clareza o merecimento de termos sido considerados como atividade essencial.

Sabemos de nossa responsabilidade e temos que ter muito orgulho do que fazemos. Feliz 2021 a todos!

ISO 9001:2015

Especialistas no Transporte de Cargas Farmacêuticas

Confie suas cargas de medicamentos, vacinas, cosméticos e insumos com especialistas no transporte de cargas farmacêuticas.

Nossa frota possui qualificação térmica para garantir a qualidade no controle e monitoramento de temperatura e umidade. Veículos novos 100% rastreados, equipados com as tecnologias mais avançadas de segurança e apólice de seguro robusta e abrangente para tornar o seu transporte mais seguro.

Empresa Autorizada: ANVISA

Fale com nossos especialistas
+55 (11) 2461-6935

TSA Cargo

PANORAMA

JOSÉ HÉLIO FERNANDES
EX-PRESIDENTE DA NTC&LOGÍSTICA
2014 -2016 E 2017-2019

Como você avalia setor de transporte no ano de 2020 diante da pandemia do novo coronavírus?

Na verdade, o que ouvi durante todo esse período foram opiniões diversas. Até a própria medicina teve que aprender a lidar com esse vírus, e diante dos acontecimentos no transporte rodoviário de cargas não foi diferente.

A pandemia pegou a economia como um todo de surpresa, e o setor de transporte foi duramente atingido. O que esperamos é que o segmento possa superar esse baque, e aparentemente isso já está acontecendo.

À medida que a economia retoma seu andamento normal, o transporte de cargas a acompanha e também começa a crescer.

As entidades sempre tiveram um importante papel nas maiores crises da história desse país. Qual sua avaliação do trabalho delas diante dessa crise?

A importância do transporte rodoviário de cargas foi reafirmada em 2020. Mesmo de longe, senti o maior orgulho da luta das entidades, dos motoristas profissionais e das empresas, que mesmo correndo riscos entenderam a necessidade de manter o abastecimento do país.

Falando de maneira específica, a NTC&Logística foi fundamental para que o setor continuasse firme mesmo nesse período crítico. Com as pesquisas inéditas, as transmissões on-line e a forte atuação política, a entidade se mostrou peça fundamental para o sucesso do segmento de transporte rodoviário de cargas.

O que o senhor projeta para 2021 e como será o futuro?

Desejamos que, saindo dessa pandemia, o país volte a ter uma vida normal e que a economia realmente encontre seu caminho e disponibilize mais empregos para a sociedade.

Com a economia e o país crescendo, o setor de transporte cresce junto, porque somos uma atividade-meio, atuamos em tudo aquilo que é necessário para dar vazão a produção e ao crescimento.

É isto que desejamos: que o país encontre o caminho politicamente e nos aspectos econômico e social e que o setor possa corresponder a tudo isso e continuar esse serviço tão relevante para o Brasil.

FENATRAN

23º SALÃO INTERNACIONAL DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGA

Outubro 18 a 22

2021

SÃO PAULO EXPO/SP

SEGUNDO MAIOR EVENTO DE TRANSPORTE DO MUNDO

GIGANTE EM NÚMEROS E RELEVÂNCIA:

100%
da cadeia do setor de transporte representado

450
marcas nacionais e internacionais

R$ 8,5
bilhões em oportunidades de negócios

90%
de satisfação dos visitantes em 2019

Em 2021, vamos fazer ainda mais, atualizando conceitos, criando novas conexões e experiências para vocês fazerem mais negócios.
O futuro será conectado, sustentável, muito mais seguro e lucrativo.

TECNOLOGIA

SUSTENTABILIDADE

PERFORMANCE

WWW.FENATRAN.COM.BR /FENATRAN /FENATRAN_OFICIAL

Organização e Promoção Reed Exhibitions

COVID-19, NORMANDIA E LOGÍSTICA

POR AFRÂNIO KIELING

Para o presidente da FETRANSUL, a pandemia fez o setor se reinventar, como no histórico Dia D de 1944

No dia 6 de junho de 1944, durante a Segunda Guerra Mundial, os soldados Aliados desembarcaram nas praias da Normandia, na França. A chamada operação Overlord foi o maior sucesso logístico da história e ficou conhecida mundialmente como Dia D. Desde então, a logística avança conforme a sociedade se desenvolve. O ano de 2020 é a prova inegável disso.

Mais de 70 anos depois, o setor logístico enfrenta sua terceira guerra: a covid-19. A pandemia age como uma espécie de startup mundial, forçando as empresas a encontrarem soluções numa velocidade muito maior que o normal. Para seguirem competitivas, precisam usar as tecnologias disponíveis, como a blockchain, um sistema que substitui todos os documentos em papel, dando autonomia à cadeia logística. Ou seja, agora é possível validar dados, autenticar documentos, provar sua autenticidade, entre outros serviços, tornando as operações totalmente digitais, ágeis e seguras.

A inteligência logística traz soluções para necessidades mundiais, sejam simples ou urgentes. Assim como nas companhias aéreas, existe o codeshare (compartilhamento de passageiros), o setor de transporte rodoviário e logística está adotando a mesma prática de compartilhamento de cargas entre empresas. Usando plataformas como o shareconomy, é possível organizar tudo de forma on-line. Diante do desafio atual, a melhor maneira de enfrentar o futuro é criando-o. As empresas mais jovens impulsionam as novas tendências, pois têm inovação e tecnologia no DNA. Assim, mantêm os resultados de seus negócios em um mundo cada vez mais competitivo e sem barreiras.

O inimigo agora é invisível. A covid-19 ainda desafia o mundo e a logística. Ataca nosso maior bem: as pessoas. A Federação das Empresas de Logística e Cargas no Rio Grande do Sul enxergou isso desde o começo e buscou alternativas. Porque não podíamos parar, e não paramos nenhum dia, mesmo com dificuldades.

A FETRANSUL representa 13 sindicatos patronais, 13 mil transportadoras e uma frota de 270 mil caminhões. Uma cadeia que se uniu para fazer o que amamos fazer: servir às pessoas e garantir que nada falte em suas casas. Em um ano tão difícil, cumprimos nossa missão e ainda nos reinventamos. Se é importante para a sociedade, é importante para nós. Por isso, deixo minha saudação aos profissionais do setor que vivem diariamente, o seu próprio desembarque da Normandia.

O inimigo agora é invisível. A covid-19 ainda desafia o mundo e a logística. Ataca nosso maior bem: as pessoas.

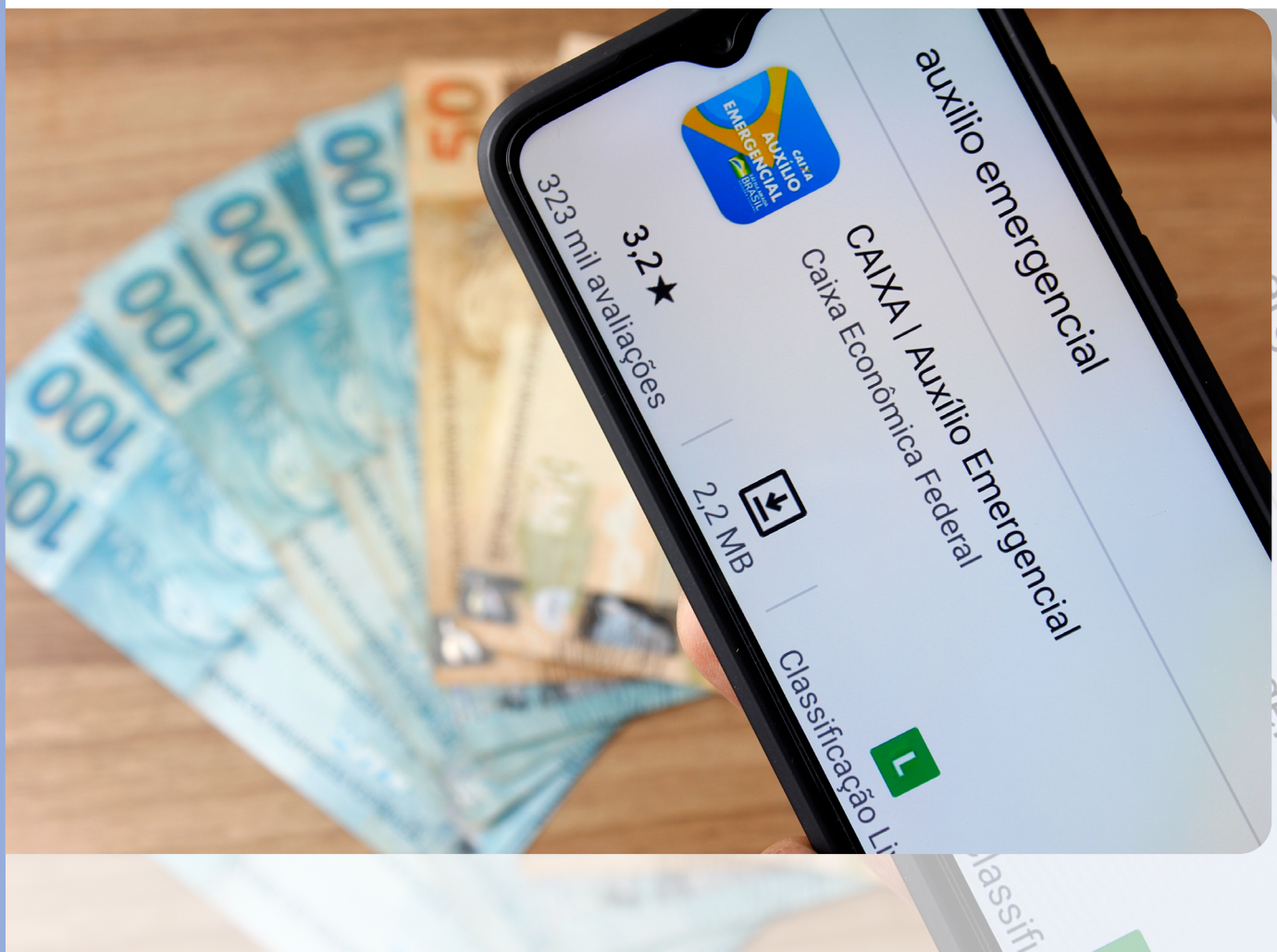
Afrânio Kieling
Presidente da FETRANSUL e do Conselho Regional SEST SENAT (RS) e empresário do TRC há mais de 40 anos

Lições da pandemia

por Geraldo Vianna

Escrevi este texto quando a pandemia completava sete meses no Brasil e já havia produzido mais de cinco milhões de casos e 151 mil óbitos por covid-19. Ambas as curvas apresentavam tendência de baixa, mas ninguém podia prever com segurança como e quando tudo isso terminaria.

O certo é que essa situação excepcional evidenciou, como nunca, que as nossas imensas desigualdades sociais têm muitas faces (renda, educação, habitação, saneamento básico, alimentação e saúde) e que elas se retroalimentam sem cessar ao exigir políticas compensatórias que só o poder público pode prover. Não há dúvida de que a livre iniciati-



Entre os muitos ensinamentos trazidos pela pandemia, quero crer que os debates sobre "teto de gastos" e reformas tributária e administrativa serão iluminados por soluções mais sensatas

va, exercida por agentes privados e com baixa regulação, é a forma mais eficiente de criar riquezas, mas não tem vocação para distribuí-las; ao contrário, tende a concentrar a renda.

Temos um governo que foi eleito com o compromisso de austeridade, redução de gastos públicos, reformas, privatização e tudo o mais que compõe a agenda liberal. Porém, durante o primeiro ano de seu mandato, reconheça-se, o governo procurou cumprir o prometido, mesmo entregando um crescimento econômico bem mais modesto do que o projetado inicialmente. Ficou esperado que 2020 seria o ano da retomada. Não foi; a pandemia não deixou. Em compensação, o governo aprendeu com ela coisas muito importantes.

A primeira coisa é que o nosso país conta com um sistema público de saúde (SUS), que mesmo com os seus muitos problemas é reconhecido como um dos mais completos do mundo. Foi ele quem deu conta, até aqui, de atender a imensa maioria da população, reduzindo danos e salvando milhares de vidas. Pensar que o atual Ministro da Saúde declarou que não conhecia o SUS antes de assumir a pasta…

Aprendeu também que precisava temperar o seu liberalismo ortodoxo. As circunstâncias excepcionais obrigaram-no a criar, com a participação crucial do Congresso, o "auxílio emergencial", uma solução que evitou que muita gente morresse de fome e permitiu que a economia ao menos continuasse respirando. O forte impacto econômico, social e político dessa medida parece ter indicado ao governo a necessidade de ampliar a nossa rede de proteção social, ao invés de reduzi-la, como era a sua intenção original.

Por isso, entre os muitos ensinamentos trazidos pela pandemia, quero crer que os debates entre nós sobre "teto de gastos" e reformas tributária e administrativa serão iluminados por soluções mais sensatas (recomendadas hoje em dia até pelo Fundo Monetário Internacional, o FMI) de lidar com o gasto público. É evidente que racionalizá-lo é essencial, mas cortá-lo de forma desarrazoada tende ao aprofundamento da recessão, do desemprego e das desigualdades.

Não se trata de populismo barato nem de "esquerdismo" e, sim, de algo consistentemente liberal: preservar a viabilidade do convívio social num estado de direito e em regime de liberdade econômica.

Geraldo Vianna
Advogado, presidente da Fundação Memória do Transporte (FuMTran) e ex-presidente da NTC&Logística.

SOBRE A FUMTRAN

A FuMTran (Fundação Memória do Transporte) – instituída em 1996 pela Confederação Nacional dos Transportes (CNT), com a missão de preservar a memória e a cultura do transporte brasileiro em todos os seus modais – desenvolve o portal "Memória do Transporte Brasileiro", um museu virtual.

Com recursos da Lei Rouanet, o projeto, já em fase avançada de execução, permitirá compreender melhor a evolução dos meios de transporte em nosso país e, por consequência, como e o quanto eles contribuíram para induzir, direcionar ou limitar o próprio desenvolvimento econômico e social do Brasil.

ITL e a nova realidade da gestão no setor de transporte

Instituto de Transporte e Logística (ITL)

O ano de 2020 ficará marcado para todo o sempre como um período de grandes e abruptas transformações. A pandemia da covid-19 impôs desafios inéditos à sociedade e impactou – de maneira definitiva – o mundo dos negócios. Até então, acompanhar as mudanças era uma questão de sustentabilidade para as empresas. Agora, tornou-se uma questão vital de sobrevivência. Para isso, precisamos, mais do que nunca, contar com mão de obra capaz de responder a esse contexto absolutamente novo. A urgência e a velocidade das transformações requerem o desenvolvimento das habilidades e das competências certas para construirmos um 2021 mais inovador, tecnológico e assertivo.

A capacitação profissional, aderente às necessidades e às novas demandas das empresas, tornou-se ainda mais fundamental, e não há dúvidas de que será um dos vetores para impulsionar a retomada da economia brasileira. A partir de tal premissa, é imprescindível ter em mente que todos, em uma estrutura organizacional, precisam estar preparados e qualificados para a nova realidade – desde aqueles que ocupam funções mais operacionais até os que estão em postos de gestão mais elevados.

Diante disso, constatamos que o Programa Avançado de Capacitação do Transporte – promovido pelo

Dentro do nosso portfólio, destacamos duas capacitações: a especialização em Gestão de Negócios, oferecida desde 2013 e a grande novidade de 2020, a especialização em Gestão de Finanças

SEST SENAT e coordenado pelo Instituto de Transporte e Logística (ITL) – ganhou ainda mais relevância para o desenvolvimento e para a sustentabilidade do setor de transporte. Com especializações 100% gratuitas para gestores de empresas de transporte, de todos os modais, associadas ao Sistema CNT, ministradas por instituições de ensino reconhecidas nacional e internacionalmente, o programa qualifica esses profissionais, colocando-os em contato com as principais tendências do mundo dos negócios. Neste ano, esse rol de opções foi essencial para preparar as empresas transportadoras.

Nossos cursos são pensados para provocar o debate e a busca por novas posturas. Disponibilizamos conteúdos relacionados ao dia a dia das empresas e estimulamos os alunos a desenvolverem habilidades para enfrentar questões de ordem gerencial, processual e financeira. Nesse novo contexto, formado a partir dos desafios impostos pela pandemia, os conteúdos foram adaptados para a nova realidade. Temas como home office, habilidades de negociação e processos de geração, de organização e de transferência do conhecimento estão sendo incluídos nas grades curriculares.

Dentro do nosso portfólio, destacamos duas dessas capacitações: a especialização em Gestão de Negócios, oferecida desde 2013 e ministrada pela Fundação Dom Cabral, com mais de 2.000 gestores de 700 empresas atendidos; e a grande novidade de 2020, a especialização em Gestão de Finanças, que conta com conteúdo do Ibmec Educacional e enfoca uma questão crucial para as empresas de transporte, tão impactadas pela crise. Não temos dúvidas de que essa especialização será determinante para o sucesso de muitas empresas do setor no novo ano que se avizinha.

O ITL acredita que a atuação de profissionais de alto desempenho e a geração de conhecimentos pavimentam o caminho necessário para aumentar a competitividade das empresas. O instituto trabalha de maneira estratégica para garantir a modernização e o aprimoramento do capital humano, tão necessário para a construção de um novo país.

O que é Logispesa?

por João Batista Pinheiro Dominici

O que é, e por que Logispesa?

Logispesa é a sigla da Associação Brasileira de Logística Pesada, criada em 2003, com o objetivo de aproximar pessoas e empresas envolvidas com a movimentação de cargas pesadas e superdimensionadas, em especial aquelas cujo transporte depende de AET. Logispesa não é um sindicato. Logispesa é uma associação, de pessoas físicas e jurídicas, interessadas em um segmento estratégico para o país, complexo e que passa por profundas mudanças.

Por que Logispesa

Porque as empresas, que atuam nesse segmento, enfrentam uma crise sem precedentes causada por mais de 12 anos de uma dura recessão, e apesar da dureza da crise, nada tem sido feito, durante diversos governos, para ajudar as empresas a reduzir custos, serem mais eficientes, preservar as estruturas técnicas, tecnológicas e a mão de obra especializada formada ao longo de décadas. Muito pelo contrário, o que se percebe é o permanente aumento da burocracia, dos custos e das dificuldades para as empresas que atuam nesse segmento.

Pilares da Logispesa

- Educação
- Simplificação
- Gestão
- Recuperação da lucratividade

Localização da Logispesa

A Logispesa não tem sede própria, para a execução de trabalhos coletivos, reuniões e outros, deverá ser usados locais de suas próprias associadas, em regime de revezamento.

Para centralização de correspondência a Logispesa usará como endereço a sede da Logispro, à Rua Batataes, nº 391. Sala 61. Jardim Paulista, São Paulo - SP. CEP 01423-010

Quem pode se associar

Podem fazer parte da Logispesa empresas de transporte, de operadores logísticos, de transportadores autônomos, expedidores de carga, fabricantes, empresas de escolta, despachantes, prestadores de serviços diversos e todos aqueles com aderência ao segmento de produção, armazenagem, movimentação e transporte de cargas superpesadas e dependentes de AET.

Diferenciais da Logispesa

Os propósito, os valores e os pilares de sustentação com foco em educação, gestão, simplificação e recuperação da lucratividade. Nós acreditamos que sem investimento em educação e capacitação, tanto do nosso pessoal, quanto dos nossos clientes e dos fornecedores de serviços públicos e privados, não há como construir avanços.

Não viemos apenas para pleitear, reclamar, criticar e apontar o dedo na direção dos outros, mas para apontar caminhos, apoiar, propor, compartilhar, promover, fazer junto.

Taxa de associação = zero

A Logispesa não cobra qualquer taxa mensal ou anual dos seus associados, seja a que título. Não faz isso por várias razões: porque terá custos muito baixos, porque não terá funcionários, porque não terá sede própria; porque para execução de trabalhos coletivos, reuniões e outros deverão ser usados locais das suas próprias associadas, em regime de revezamento e porque não terá custos com comunicação (serão usadas tecnologias como Skype, Google Groups, Whatsapp e outros gratuitos).

Os custos básicos se limitaram à contabilidade, em torno de R$ 185,00/mês, apenas para manter a regularidade fiscal da entidade, e de R$ 200,00 para criação e manutenção de um site e de uma newsletter, que deverão ser cobertos com publicidade e com possíveis sócios mantenedores.

Eventuais despesas extraordinárias, com viagens, ou com contratação de advogados, estudos e outros, são deliberadas e, se aprovadas, rateadas entre os associados.

Desafios da Logispesa

Universalização da informatização e/ou digitalização do processo de concessão e obtenção de AET - Autorizações Especiais de Trânsito, atividade essencial e estratégica para as empresas que transportam cargas superpesadas e superdimensionadas. Enquanto em países como Estados Unidos, 100% dos estados já digitalizaram essa atividade, no Brasil, atualmente, apenas 30% dos DER e Órgãos Rodoviários processam os pedidos de AET via internet, o que aumenta custos e perda de tempo para obtenção desse documento.

Prioridades setoriais da Logispesa

Consolidar, através de ações permanentes, os quatro pilares da associação: educação, simplificação, gestão e recuperação da lucratividade do segmento.

Com foco:

- Na segurança das operações, do trânsito, da infraestrutura, da mão de obra, da carga e dos veículos e equipamentos;
- Padronização, harmonização de legislações, redução de taxas e tarifas e simplificação dos requisitos legais;
- Educação dos órgãos reguladores para superação da ineficiência burocrática;
- Maior proximidade com fabricantes e fornecedores para acelerar o desenvolvimento tecnológico dos veículos e implementos;
- Promoção das melhores práticas;
- Erradicação da concorrência desleal para que as empresas possam recuperar margem de lucro, sem o que nada acima será possível;
- Fazer toda a cadeia entender que sem lucro, sem salário adequado para os trabalhadores, não haverá segurança, desenvolvimento tecnológico e crescimento;

Prioridades gerais da Logispesa

- Gestões para revogação da Lei nº 10.209, de 23 de março de 2001, que criou o Vale-Pedágio obrigatório;
- Gestões para acabar com a Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018, que instituiu a Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas;
- Gestões para isentar o segmento de transporte de cargas excepcionais da Lei nº 13.103, de 2 de março de 2015, que cria a Jornada de trabalho para motoristas;
- Gestões para revogação da Resolução ANTT nº 5862, que cria o CIOT para todos;
- Gestões para revogação da Lei 12.249/10, que cria o pagamento eletrônico de frete.

Como atingir esses objetivos

- Se aprofundando cada vez mais nos problemas e dificuldades com os quais nossas associadas têm que lidar para sabermos exatamente o que temos que estudar, formular propostas e pleitear;
- Comunicando adequadamente os objetivos da associação, visitando e ouvindo empresas, autoridades públicas, associações com interesses análogos, fornecedores e clientes das nossas associadas;
- Com forte divulgação na mídia nacional e internacional;
- Enviando cartas e ofícios aos mais diversos órgãos e autoridades públicas deixando claro os problemas enfrentados pelo segmento com pleitos de reuniões, encontros e propostas de solução;
- Deixando claro aos formuladores de políticas públicas que conhecemos os problemas do segmento, que temos propostas e que queremos ser ouvidos sobre quaisquer planos e propostas de solução.

João Batista Pinheiro Dominici
Presidente da Logispesa

O Setcemg e a força do associativismo para um Brasil de resultados

por Gladstone Viana Diniz Lobato

ASSISTA

O Sindicato das Empresas de Transportes de Cargas e Logística de Minas Gerais (SETCEMG) chega a 2020 construindo uma trajetória de 67 anos na defesa das empresas de transport e rodoviário de cargas e logística, estruturado com serviços nas áreas técnicas, de comunicação, jurídica empresarial e trabalhista e ambiental com amplo programa de capacitação e treinamento.

O Setcemg é reconhecido na representação técnica em conselhos deliberativos e grupos técnicos de formulação de políticas públicas, exercendo pressões legítimas junto aos poderes Executivo, Legislativo e Judiciário. Desenvolve relações produtivas com outras entidades,

em parceria com universidades, com centros de pesquisa e de conhecimento e com escolas de gestão e negócios de referência internacional para que a atividade econômica seja rentável, produtiva e realizada com segurança.

Somos um país de empreendedores individuais, informais, micro, pequenos, médios e grandes. O empreendedorismo e o associativismo são aspectos fundamentais para transformar o Brasil, livre das amarras trabalhistas, da sufocante e cara burocracia, da complexidade da legislação tributária e para estabelecer o desenvolvimento econômico por meio de negócios que possam crescer de forma produtiva e sustentável.

A pesquisa do Global Entrepreneurship Monitor (GEM), entidade que mede o empreendedorismo em 31 países de todos os continentes, divulgada no início de outubro de 2020, aponta o Brasil como o quinto país mais empreendedor do mundo. Constata, também, que durante a pandemia de 2020, aumentou o percentual de abertura de negócios pela percepção de novas oportunidades versus os casos de pura necessidade.

O sistema complexo, burocrático, caro e improdutivo de gestão do Estado carece de reformas estruturantes urgentes, algo que contribui cada vez mais para que os setores produtivos privados juntem-se de maneira coletiva em defesa de suas demandas para pressionar o governo por meio de um instrumento de grande poder e alcance: o associativismo.

O setor produtivo consegue realizar a melhor distribuição de renda regionalizada. Por outro lado, são também empresas que vivem todo um mar de incertezas, atuam na informalidade, sofrem pela baixa participação associativa para defender o seu negócio, pela falta de poder de barganha, pela incapacidade de treinar e de preparar seus trabalhadores, pela ausência de acesso a crédito facilitado, por baixa abertura de canal para exportação e pela total inexistência de reciclagem e de atualização de conhecimento, entre diversos aspectos relevantes.

O associativismo surgiu já nos primórdios da humanidade, quando o homem percebeu a necessidade de viver em grupos para caçar, cultivar e lutar para se defender.

O associativismo no Brasil tem crescido exponencialmente durante a pandemia provocada pelo novo coronavírus, e a previsão é de que os números continuem a crescer. O aumento significativo se deve a diversos fatores que vão desde a readequação do potencial de compra da população até digitalização, conectividade, inovação e novas tecnologias.

Do ponto de vista mercadológico, o associativismo representa espaço para diálogos produtivos, troca de experiências, circulação de informações confiáveis, privilegiadas e de vínculo entre empresários.

Com a associação, todos têm mais força e são mais representativos em suas reivindicações. A participação em uma instituição se destaca pela defesa dos interesses da coletividade, abre portas, facilita contatos, estreita relacionamentos e produz oportunidades.

Nesta era da globalização e da competição, precisamos em nosso país de empreendedores que acreditem no associativismo, que percebam e valorizem essa forma de representatividade e que se tornem os agentes da construção de uma sociedade de resultados.

Temos que perceber isso, deixar as diferenças de lado e lutar pelas semelhanças e interesses comuns!

O associativismo é a bandeira para um "Brasil de resultados".

Gladstone Viana Diniz Lobato
Sócio proprietário da Holding JDL Empreendimentos & Participações (Transavante e Expresso Unir). Presidente do Setcemg e vice-presidente da Fetcemg.

ENTREVISTA

MARCELO PATRUS

TRC COMO SERVIÇOS ESSENCIAIS E A PREOCUPAÇÃO AMBIENTAL

Marcelo Patrus é atual presidente da Patrus Transportes e vice-presidente de carga fracionada da NTC&Logística. O empresário, que comanda uma das maiores transportadoras do país, admitiu o momento complicado trazido pela pandemia. "Os comércios estavam fechados, a indústria parou e as pessoas estavam preocupadas se perderiam seus empregos". Mas Marcelo também acredita nos ensinamentos que o momento trouxe para o mundo empresarial. "A pandemia nos mostrou novas possibilidades de gestão de equipes, trouxe diversas possibilidades tecnológicas para explorarmos e nos forçou a arriscar novos mercados". Confira a entrevista completa:

Para começarmos nossa entrevista, é difícil não falarmos sobre a pandemia do novo coronavírus. O vírus que paralisou e modificou o mundo em 2020 trouxe diversos impactos para o TRC brasileiro. Como a Patrus sentiu a pandemia e quais foram as medidas para que esses impactos que ela trouxe não afetassem tão negativamente a empresa?

O começo da pandemia foi bastante complicado, pois os comércios estavam fechados, a indústria ficou parada e as pessoas estavam preocupadas se perderiam perder seus empregos.

Mas continuamos transportando, somos um serviço essencial, e seguimos tentando amenizar ao máximo o impacto para nossos clientes e destinatários – indústrias e pessoas. Principalmente por transportarmos medicamentos e outros produtos farmacêuticos, não podíamos parar.

Tivemos que nos adaptar de forma muita rápida, pois tínhamos que continuar o nosso trabalho e concluir as entregas da melhor forma possível, especialmente as entregas de medicamentos e insumos hospitalares, que precisavam mais do que nunca da nossa total dedicação.

Seguimos as recomendações da Organização Mundial de Saúde, com todos os protocolos de prevenção à covid-19. Esses protocolos incluíram as escalas de home office da nossa equipe de forma que não impactassem no cumprimento das nossas entregas, disponibilização de álcool em gel e máscara para nossos colaboradores,

campanhas de conscientização e prevenção e priorização das reuniões de forma on-line, além de termos evitado aglomerações.

Com tudo isso, conseguimos cuidar da saúde de nossa equipe sem parar de operar nem de transportar as mercadorias. Não demitimos um único de nossos 3000 colaboradores, pois para nós as pessoas são prioridade.

Mesmo em um momento complicado, a Patrus manteve seu DNA de inovação, de transformação tecnológica e de desejo por novos desafios e lançou uma nova iniciativa intitulada Patrus Transportes Tech. O que a iniciativa significa e quais são seus principais objetivos?

A Patrus Transportes Tech é uma iniciativa para potencializar as inovações que respondem aos desafios do presente e para criar novas soluções para o futuro.

Há alguns anos temos investido em ferramentas, processos e metodologias ágeis para alavancar a tecnologia dentro do nosso negócio. Esse investimento reflete não só nos processos operacionais, mas estão amarrados a todas as áreas da empresa – desde ferramentas de rastreamento, sistema operacional e recursos para o facilitar o trabalho diário da nossa equipe até os nossos canais de comunicação com clientes, destinatários e colabores.

Neste ano, fomos coorganizadores da trilha Mobtech, o maior evento de tecnologia e inovação do mundo – o Silicon Valley Web Conference – realizado pela StartSe com troca de conhecimento de grandes nomes do Vale do Silício. Junto com este evento, lançamos a Patrus Transportes Tech.

A Patrus Transportes Tech veio para consolidar todo este investimento, desenvolvendo tecnologias próprias para aumentar a eficiência na movimentação de cargas, além de implementar plataformas integradas que melhoram os processos de ponta a ponta.

O resultado é uma operação superior a um milhão de entregas mensais, 100% monitorada em tempo real,

ENTREVISTA

resultando em uma entrega a cada 2 segundos com total segurança e confiança.

A Patrus é hoje uma empresa que concilia o desenvolvimento econômico e a preservação do meio ambiente e até possui o certificado B Corp. Quando a Patrus resolveu implementar o desenvolvimento sustentável e quais medidas estão sendo tomadas para que esse desenvolvimento aconteça?

Desde quando meu pai fundou a empresa, o pilar social já era parte da nossa cultura. Realizávamos campanhas beneficentes informalmente, ajudando a comunidade no entorno da nossa sede e nossos próprios colaboradores.

Então, minha irmã, Marina Patrus, fundou o Instituto Marum Patrus (IMAP), uma organização filantrópica que passou a formalizar nossos projetos de sustentabilidade.

Atualmente, a Patrus Transportes dedica 2% de seu lucro para o IMAP. Entre os programas do IMAP, estão o Jovem no Transporte, que capacita profissionalmente adolescentes filhos de colaboradores e oferece caminhos para o primeiro emprego na própria Patrus; o Programa Redescoberta leva qualificação profissional para mulheres visando ao aumento da renda familiar e à inserção social; e existem vários outros projetos de diversidade, inclusivos, de assistência social e sustentabilidade.

Ser a única transportadora de cargas do mundo a receber a certificação do Sistema B, um verdadeiro atestado de sustentabilidade, propõe um conjunto de valores que promovem a prosperidade e a interligação de toda a cadeia de valor para atingir resultados de maneira justa e equilibrada.

Outra característica da Patrus é o diálogo aberto entre a organização e seus colaboradores por meio de vários canais de interação. Quais atividades a Patrus realiza para manter esse diálogo e como a empresa descobriu que essa aproximação era fundamental para o crescimento da empresa?

Somos uma empresa familiar que possui de forma muito marcante a gestão de portas abertas. Aqui, valorizamos a proximidade de toda a equipe e a disponibilidade dos gestores para o diálogo, o trabalho colaborativo e o relacionamento interpessoal.

A tecnologia foi fundamental neste momento de pandemia, pois mesmo com a necessidade do isolamento social ela permitiu que estivéssemos conectados uns com os outros.

"Acredito que ter relacionamentos sólidos e a excelência como meta são a base para superar obstáculos, ajustar rumos e obter grandes resultados."

COMJOVEM

Comissão de Jovens Empresários e Executivos da NTC&Logística

SOBRE NÓS

A Comissão de Jovens Empresários e Executivos da NTC&Logística (COMJOVEM), atua há 13 anos, tem como missão capacitar, integrar, promover networking entre as empresas e buscar soluções e inovações para o setor, através da inserção ativa dos jovens nas entidades.

Saiba mais sobre nós

NOSSOS NÚMEROS

21 NÚCLEOS

PRESENTE EM 9 ESTADOS

+ DE 480 MEMBROS

REPRESENTANDO + DE 400 EMPRESAS

NTC & Logística

ENTREVISTA

Além do relacionamento interno, valorizamos a proximidade com nossos clientes, fornecedores e demais stakeholders. Nosso código de conduta ética e profissional, por exemplo, é parte integrante do cotidiano da empresa, pautando ações de mercado e orientando o relacionamento com esses públicos. Crescer dentro desses parâmetros e dessa visão é estratégico para as pretensões de uma empresa que quer ser percebida como instituição cujo impacto se faz sentir muito além das relações comerciais.

Usamos a ferramenta do lean manufacturing, em que uma das ações que incentiva a participação de todos os colaboradores no nosso negócio é o desenvolvimento de kaizens – propostas de melhoria em processos que a própria equipe identifica e traz sugestões.

O lean reduz desperdícios em estoque, excesso de produção, transporte, defeitos e retrabalhos, processos desnecessários, movimentos, espera e desperdício da criatividade dos funcionários. A utilização desse sistema permite a criação e o acompanhamento de metas diretamente ligadas à eficiência dos processos.

Ainda sobre a covid-19, quais são os maiores ensinamentos que a pandemia nos trouxe?

Acredito que ter relacionamentos sólidos e a excelência como meta são a base para superar obstáculos, ajustar rumos e obter grandes resultados.

A pandemia nos mostrou novas possibilidades de gestão de equipes e trouxe diversas possibilidades tecnológicas para explorarmos, reforçando que este é um investimento certeiro e que veio para ficar.

Além disso, nos forçou a arriscar novos mercados (como a ampliação do atendimento de e-commerce) e nos mostrou que sempre podemos fazer mais com menos recursos para estarmos preparados para lidar com adversidades. Principalmente, nos ensinou que mais do que nunca as pessoas são o maior valor de uma empresa, pois temos que cuidar uns dos outros para obtermos os melhores resultados sempre.

Para finalizarmos, o que o senhor espera para 2021 e quais são as expectativas da Patrus para o próximo ano?

O próximo ano ainda é de algumas incertezas, pois sabemos que ainda temos desafios de saúde para enfrentar. Porém, temos uma grande expectativa no aumento das demandas do e-commerce, pois percebemos que o volume de pessoas que consomem produtos na internet aumentou significativamente com a pandemia.

Além disso, as parcerias com clientes são um pilar fundamental, utilizadas estrategicamente para buscar mercados e abrir oportunidades em novos segmentos. Hoje, esse tipo de aliança é um dos pilares da expansão da Patrus Transportes, já que permite a entrada em novas regiões do Brasil com a empresa já lastreada por uma relação de confiança com o cliente. Movimentamos toda a cadeia produtiva de bens de consumo, pois atuamos no transporte desde a matéria-prima até o produto acabado tanto para as lojas quanto para o consumidor final.

Neste período de pandemia, percebemos que uma grande dificuldade foi a disponibilidade de matéria-prima para a indústria. Acreditamos que, à medida que a economia se restabelece, esses insumos voltaram com tudo para as indústrias e, com isso, vamos ter muitas demandas de transporte para abastecer as fábricas e as lojas e levar a cada consumidor a entrega que ele tanto espera.

BRASPRESS

QUALIDADE | INFRAESTRUTURA | SEGURANÇA

A frota mais jovem do Brasil

Gerenciamento de Riscos

Conectividade integrada

Maior sistema automatizado da América Latina

Modernas filiais em todo Brasil

1977 - 2021
BRASPRESS
44
ANOS

A sua transportadora de encomendas em todo o Brasil

www.braspress.com

Pacote anticrime trouxe o agravamento penal para o crime de roubo de cargas

POR CEL. PAULO ROBERTO DE SOUZA

A Lei nº 13.964/19, mais conhecida como "pacote anticrime", que entrou em vigência no dia 24 de janeiro último, introduziu modificações em dezessete leis do ordenamento jurídico brasileiro.

No que diz respeito ao combate ao Roubo de Cargas, as modificações acrescidas em três legislações (Decreto-Lei nº 2.848/40 (Código Penal – CP), Lei nº 8.072/90 (Crimes Hediondos) e Lei nº 7.210/84 (Lei de Execução Penal – LEP)) resultam num importante avanço no sentido de agravar a pena aplicada aos assaltantes de cargas bem como de tornar mais rígida a execução penal para esses crimes, ou seja, exigências maiores para que o criminoso possa beneficiar-se do regime de progressão de penas e alcançar a liberdade.

Quanto ao Código Penal, o art. 157 tipifica o crime de roubo, define como pena básica a reclusão de quatro a dez anos e multa e estabelece em seus parágrafos e incisos as situações específicas nas quais a pena poderá ser majorada em função da sua gravidade. Para esse artigo, o pacote anticrime trouxe duas inclusões, antes inexistentes no texto vigente, de aumento de pena para roubos nos quais são utilizados armamentos específicos: 1) no § 2º, incluiu o roubo praticado com o emprego de arma branca no rol dos crimes cuja pena poderá aumentar de um terço até a metade; e 2) acrescentou um § 2º- B ao artigo para estabelecer que, nos casos de roubo praticado com arma de fogo de uso restrito ou proibido, a pena básica do delito será aplicada em dobro.

Com essas inserções, o art. 157 do CP agora contempla, no conjunto dos seus parágrafos e incisos, um agravamento penal escalonado para os autores dos crimes de roubo tanto maior quanto mais grave for a violência praticada: aumento de 1/3 da pena para as situações menos gravosas, aumento de 2/3 da pena para roubos praticados com arma de fogo de uso convencional, pena aplicada em dobro para roubos praticados com armas de calibre restrito ou proibido e, em grau maior, penas de 20 a 30 anos de reclusão para os roubos onde ocorre morte da vítima.

Em relação à Lei nº 8.072/90, o seu art. 1º especifica os crimes hediondos consumados ou tentados, e a modificação nele introduzida pelo pacote anticrime agora define também como hediondo o crime de roubo praticado nas seguintes circunstâncias: 1) quando há restrição de liberdade da vítima; 2) quando há o emprego de arma de fogo, de qualquer calibre; e 3) quando resulta em lesão corporal grave ou morte. Por oportuno, cabe lembrar que, pelo disposto no art. 2ª da referida lei, crime enquadrado como hediondo não poderá gozar dos benefícios de anistia, graça, indulto ou fiança e também que a pena para tal crime será cumprida inicialmente em regime fechado.

Já em relação à Lei nº 7.210/84, que regula a execução penal em nosso país, o art. 112 trata da progressão de regime de cumprimento de pena privativa de liberdade,

definindo os requisitos para que o condenado possa mudar de regime de forma progressiva, de acordo com o tipo de crime cometido e com os percentuais de pena já cumpridos por ele (ou seja, passar do regime fechado para os menos rigorosos, semiaberto ou aberto, na forma da lei).

O pacote anticrime aumentou o tempo de cumprimento da pena em regime fechado para o condenado poder beneficiar-se do regime de progressão. No caso específico de crimes hediondos e em relação às situações de roubo acima referidas, o percentual do tempo em prisão vai variar de 40% a 70% da pena aplicada, condicionado ao fato de o apenado ser primário ou reincidente ou se o crime resultou em morte. Também vale assinalar que, para crimes hediondos com resultado de morte, a Lei nº 7.210/84, que já vedava a concessão de livramento condicional, passa agora, com a modificação do seu art. 122 pelo pacote anticrime, a vedar também a saída temporária da prisão, prevista para o regime semiaberto.

Isso posto, tendo presente o contexto das modificações introduzidas pela Lei nº 13.964/19 nas legislações acima comentadas, é momento de trazer o foco desses avanços para a realidade do roubo de cargas em nosso país, onde, na ampla maioria das ocorrências, os assaltantes utilizam armas de fogo em suas ações – sejam as de uso regular (revólver, para exemplificar), sejam as de caráter restrito ou proibido (fuzis e pistolas) – e sequestram temporariamente os motoristas enquanto realizam a "desova" da carga.

Daí porque, à luz da legislação ora vigente, podemos concluir:

- o roubo de cargas com o emprego de arma de fogo terá sua pena básica (quatro a dez anos e multa) majorada de 2/3 até o dobro, dependendo das circunstâncias (em caso de morte do condutor ou ajudante, a pena poderá atingir 30 anos de reclusão);
- o roubo de cargas, quer pelo emprego de arma de fogo, quer pelo sequestro temporário do motorista será considerado crime hediondo e, em consequência disso, o assaltante não poderá beneficiar-se de fiança, indulto, anistia ou graça e deverá cumprir a pena inicialmente em regime fechado;
- o assaltante de cargas deverá cumprir de 40% a 70% (dependendo das circunstâncias) da pena em regime fechado, antes de progredir para o regime semiaberto e, nessas situações, não poderá beneficiar-se de saída temporária da prisão.

Enfeixando o tema, fica evidente que o arcabouço jurídico foi aperfeiçoado e que a legislação ora vigente permite, em nossa ótica, penalizar com rigor e adequadamente o crime de roubo de cargas e seus autores. Assim, de um lado, incumbe agora às autoridades competentes aplicar os instrumentos legais para mitigar o cenário nefasto de roubo de cargas que preocupa o setor transportador em particular; de outro, o rigor da lei pode induzir potenciais assaltantes a desistir da ação criminosa, diante da perspectiva de ser alcançado por penas restritivas de liberdade mais rigorosas.

Para finalizar, cumpre lembrar que agravar a pena para o roubo de carga e enquadrá-lo como crime hediondo são históricas bandeiras de luta do TRC e de suas lideranças, razão pela qual essas conquistas, agora contempladas no bojo do pacote anticrime, devem ser motivo de júbilo para todo o segmento transportador.

Vencida essa etapa, o foco do TRC deve agora centrar-se no combate à receptação, buscando o agravamento penal para a pessoa física do receptador e o cancelamento da licença de funcionamento do estabelecimento utilizado para a prática criminosa.

Cel. Paulo Roberto de Souza
Assessor de segurança

Relatório das atividades desenvolvidas pela NTC-Brasília

POR EDMARA CLAUDINO

O ano de 2020 foi atípico. A pandemia veio e trouxe mudanças significativas para o mundo inteiro, modificando as relações de trabalho e interpessoais e nos obrigando a ressignificar nossas práticas diárias. Na NTC Brasília não foi diferente.

Começamos a trabalhar remotamente a partir de abril, momento em que tivemos nosso quadro de funcionários reduzido para duas pessoas: uma assessoria legislativa e uma secretária executiva. O Congresso Nacional foi fechado, e por esse motivo foi desenvolvida uma nova forma de trabalho por meio da criação de uma plataforma remota para discussão e votação de proposições legislativas. Nesse sentido, nosso trabalho foi prejudicado consideravelmente, pois estávamos acostumados com o corpo a corpo ao qual levávamos nossas demandas e tínhamos a oportunidade de convencimento técnico, ressaltando a importância de votar ou não em tal proposta.

Apesar de toda dificuldade, a NTC não parou e se reinventou: mesmo que remotamente, conseguimos apresentar diversas emendas às medidas provisórias (MPs), proposta de emenda constitucional (PECs) e projetos de lei (PLs), contribuindo e propondo alternativas no sentido de amenizar as complicações advindas dessa pandemia.

Outro ponto importante a ser ressaltado, são as inúmeras reuniões das quais participamos on-line, fornecendo aos associados o conhecimento de todo o trabalho desenvolvido pela equipe da NTC durante a pandemia. Destarte, apresentamos a seguir todos os trabalhos realizados pela NTC Brasília junto ao Congresso Nacional.

Resumo das emendas apresentadas pela NTC nas MPs emergenciais

Medida provisória 905/2019

Ementa: Institui o Contrato de Trabalho Verde e Amarelo, altera a legislação trabalhista e dá outras providências.

Dessa forma, foram apresentadas três emendas pelo deputado Vanderlei Macris:

Emenda 1323: sugere a fiscalização de forma periódica nas empresas que optarem pela nova modalidade de contratação para evitar a substituição dos atuais empregados por jovens sem experiência somente para se beneficiar das isenções previstas na MP.

Emenda 1324: sugere a supressão de alíneas "c e f", que afetam a arrecadação da contribuição social sobre a folha de pagamento destinada ao SEST/SENAT.

Emenda 1325: sugere a supressão do inciso III do art. 9, que corta a arrecadação da contribuição social da folha de pagamento destinada ao SEST/SENAT.

Medida provisória 927/2020

Ementa: Dispõe sobre as medidas trabalhistas para enfrentamento do estado de calamidade pública reco-

nhecido pelo Decreto Legislativo nº 6, de 20 de março de 2020, e da emergência de saúde pública de importância internacional decorrente do coronavírus (covid-19), e dá outras providências.

Apresentação de emenda pelo deputado Vanderlei Macris:

Emenda 137: sugere alteração nos artigos 29 e 30 e acrescenta parágrafo no art. 11.

Art. 29: "Os casos de contaminação pelo coronavírus (covid-19) não serão considerados doença ocupacional."

Art. 30: "Os acordos e as convenções coletivas vencidos ou vincendos, no prazo de cento e oitenta dias, contado da data de entrada em vigor desta Medida Provisória, ficam prorrogados pelo prazo de um ano a contar da data do seu vencimento."

Art. 11: "Parágrafo Único - Ao pagamento das férias previstas no caput, aplicam-se as mesmas disposições dos artigos 8º e 9º desta Lei."

Medida provisória 932/2020

Ementa: Altera as alíquotas de contribuição aos serviços sociais autônomos que especifica e dá outras providências.

Apresentação de treze emendas pelos deputados Vanderlei Macris e Hugo Leal:

As emendas foram elaboradas pela equipe técnica do SEST/SENAT. Destaca-se que, a pedido do presidente da CNT, a NTC solicitou aos deputados Vanderlei Macris e Hugo Leal que apresentassem emendas, o que foi prontamente atendido.

Emendas nº 34, 35, 36, 37, 38 e 39: deputado Vanderlei Macris

Emendas nº 51, 52, 53, 54, 55, 56 e 57: deputado Hugo Leal

Medida provisória 936/2020

Ementa: Institui o Programa Emergencial de Manutenção do Emprego e da Renda e dispõe sobre medidas trabalhistas complementares para enfrentamento do estado de calamidade pública reconhecido pelo Decreto Legislativo nº 6, de 20 de março de 2020, e da emergência de saúde pública de importância internacional decor-

rente do coronavírus (covid-19), de que trata a Lei nº 13.979, de 6 de fevereiro de 2020, e dá outras providências.

Foram apresentadas duas emendas com o mesmo conteúdo:

Emenda 265: apresentada pelo deputado Vanderlei Macris

Emenda 363: apresentada pelo deputado Hugo Leal

Acrescentam-se incisos ao artigo 3º com a seguinte redação:

"Art. 3º
IV – a prorrogação do vencimento de impostos e contribuições federais;
V – a desoneração da folha de salários;
VI – a instituição de fundo de crédito às empresas para pagamento da folha de salários."

Acrescente-se, onde couber, artigos com a redação seguinte:

Art. - Fica criado fundo de crédito às empresas para pagamento da folha de salários originários os recursos:
I – do BNDES;
II- do Banco Central,
III – do Tesouro Nacional

Art. - As datas de vencimento de tributos e contribuições federais devidos relativamente à competência dos meses de março a junho de 2020 ficam prorrogadas para o último dia útil do 6º mês subsequente.
Parágrafo único – o disposto neste artigo aplica-se também às datas de vencimento de parcelamentos concedidos pela Procuradoria Geral da Fazenda Nacional e pela Receita Federal.
Art. - A Lei nº 12.546, de 14 de dezembro de 2011, passa a vigorar com a seguinte redação:

'Art. 8º Até 31 de dezembro de 2022, poderão contribuir sobre o valor da receita bruta, excluídos as vendas canceladas e os descontos incondicionais concedidos, em substituição às contribuições previstas nos incisos I e III do caput do art. 22 da Lei nº 8.212, de 24 de julho de 1991' (NR)."

PL 3267/2019

Ementa: Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro); e dá outras providências.

Apresentação de quatro emendas pelo senador Wellington Fagundes:

Emenda 76: Acrescente-se ao artigo 101 do Projeto parágrafos com a redação seguinte:

"§ 2º A Autorização Especial de Trânsito - AET pode ser concedida pelo Órgão Executivo Rodoviário da União, dos Estados, dos Municípios ou do Distrito Federal, mediante atendimento de requisitos que serão fixados pelos CONTERAN.
§ 3º A Autorização Especial de Trânsito - AET concedida pelo Órgão Executivo Rodoviário da União ou dos Estados e do Distrito Federal, terá validade para circulação do veículo ou combinação de Veículos de Carga - CVC em todo o território nacional, sendo vedada a exigência de outra autorização por Estados, ou Municípios, ou Distrito Federal.
§ 4º A Combinação de Veículos de Carga – CVC poderá in-

cluir uma unidade tratora e diversas carretas ou semi-reboques desde que mantida a mesma dimensão e peso. ”

Emenda 77: O artigo 134 do CTB alterado pelo projeto passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 134. No caso de transferência de propriedade, o cartório em que efetuado o registro da firma para reconhecimento autêntico fica obrigado a encaminhar a cópia do documento ao órgão de trânsito no prazo de 15 (quinze) dias.
Parágrafo único. O comprovante de transferência de propriedade de que trata o caput deste artigo poderá ser substituído por documento eletrônico com assinatura eletrônica válida, na forma regulamentada pelo Contran.” (NR)

Emenda 78: O artigo 259 do CTB passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 259 - § 4º Ao condutor identificado será atribuída pontuação pelas infrações de sua responsabilidade, nos termos previstos no § 3º do art. 257 deste Código, exceto aquelas:
I – praticadas por passageiros usuários do serviço de transporte rodoviário de passageiros em viagens de longa distância transitando em rodovias com a utilização de ônibus, em linhas regulares intermunicipal, interestadual, internacional e aquelas em viagem de longa distância por fretamento e turismo ou de qualquer modalidade, excluídas as situações regulamentadas pelo Contran conforme disposto no art. 65 deste Código;
II – previstas no art. 221, nos incisos VII e XXI do art. 230 e nos arts. 232, 233, 233-A, 240 e 241 deste Código, sem prejuízo da aplicação das penalidades e medidas administrativas cabíveis;
III – previstas nos incisos XI, XVII, XVIII, XIX do artigo 181 e no inciso I do artigo 187, deste Código quando se tratar de motorista empregados regidos pela CLT.
IV – puníveis de forma específica com suspensão do direito de dirigir.”

Emenda 79: O artigo § 8º do 257 do Código de Trânsito Brasileiro terá a seguinte redação:

“Art. 257 - § 8º - Após o prazo previsto no §7º, não havendo identificação do infrator e sendo o veículo de propriedade de pessoa jurídica, será lavrada nova multa ao proprietário do veículo, de valor correspondente ao da multa de natureza grave.”(NR)

PEC 45

Ementa: Altera o Sistema Tributário Nacional e dá outras providências

Apresentação de emenda pelo deputado Vanderlei Macris:

Emenda 59: Dê-se nova redação aos incisos IV e VI e acrescente-se inciso VII ao §1º do art. 152-A a ser acrescentado à CF conforme o art. 1º da PEC, nos termos seguintes:

“Art. 152-A - §1º IV – não será objeto de concessão de isenções, incentivos ou benefícios tributários ou financeiros, inclusive de redução de base de cálculo; VI – terá alíquota uniforme para os bens tangíveis, podendo variar entre Estados, Distrito Federal e Municípios; VII – terá alíquotas variáveis conforme se trate de bens intangíveis, serviços ou direitos, permitida a adoção de crédito presumido ou outorgado.”

Edmara Claudino
Diretora Executiva da NTC&Logística em Brasília

Inovar, adaptar e seguir em frente

por João Jorge Couto da Silva

Todos sabemos o quanto 2020 foi um ano conturbado. Mas, em que pese a pandemia e os imprevistos que ela trouxe, provamos capacidade de assumir as responsabilidades que nos cabem como transportadores de cargas.

Saudamos a tecnologia que tornou possível a continuidade do trabalho. São recursos que já estavam disponíveis, mas com o isolamento social, fomos forçados a usar como não fazíamos antes. Assim, através das telas, abrimos os olhos. Tempo e dinheiro serão poupados trocando-se custosos deslocamentos por encontros remotos.

No entanto, aqui no SETCERGS, percebemos que o contato pessoal faz falta. Entendimentos à distância

são difíceis mesmo com a ajuda de plataformas para videoconferência. Superando essas barreiras, o sindicato se esforça para permanecer ao lado da comunidade, abrimos as redes sociais para as lives SETCERGS & ComJovem, que discutiram do papel das entidades na crise provocada pela covid-19 às novidades tecnológicas para o setor.

Nossos principais canais de informação e de troca de experiências se reinventaram. Cursos e reuniões temáticas passaram a ser online. Um exemplo é o INOVARH - grupo que busca ideias para as transportadoras evoluírem em gestão de pessoas - que, após um breve hiato, retornou às transmissões pela Internet.

Além disso, atualizamos nossa comunicação com o lançamento da primeira Revista SETCERGS totalmente digital: conectada com as tendências da produção de conteúdo, ela uniu economia e praticidade e aumentou o acesso às notícias do sindicato e do transporte de cargas como um todo.

Em 2021, teremos um grande desafio: a volta da feira TranspoSul, maior evento do setor na Região Sul do país. Depois do adiamento provocado pela pandemia, o SETCERGS terá mais uma vez que se adaptar e - quem sabe? Reinventar suas próprias tradições. Nós, da atual gestão do sindicato, planejamos uma feira mais significativa do que nunca, capaz de marcar o retorno das conexões que fazem tanta falta ao nosso mercado.

Que assim possa ser para todo o transporte rodoviário de cargas.

João Jorge Couto da Silva
Presidente do SETCERGS - Sind. das Empr. de Transportes de Carga e Logística no RS
Diretor-presidente da Vitlog Transportes

TECNOLOGIA

Olhe para fora do seu mercado para saber como operar no seu próprio mercado

POR ERIK FONTENELE NYBO

Vejo sempre muitos empresários e empresárias fazendo e buscando benchmarking para seus negócios. Eles procuram fazer benchmarking com empresas do mesmo segmento que são referência por ter adotado determinado processo, por ter criado uma solução ou pelos resultados que apresentam no mercado.

O benchmarking é o processo de avaliação da própria empresa em relação à concorrência. Ou seja, é uma atividade comparativa e de pesquisa com o que os concorrentes estão adotando no mercado. Uma empresa passa a adotar outra de seu segmento como um ponto de referência para verificar o desempenho da própria empresa em relação aos concorrentes.

Esse modelo de análise faz muito sentido para que uma empresa possa se atualizar e acelerar o passo para acompanhar o mercado. No entanto, a forma como é feito tradicionalmente já não serve mais para essa finalidade.

Você já notou como às vezes você não quer sair para um restaurante ou para um bar e prefere fazer um pedido pelo iFood, ou como deixou de ir ao cinema pra ficar em casa assistindo Netflix? Ainda mais agora com o mundo em pandemia.

A pandemia, nesse sentido, só agravou algumas coisas que já estavam acontecendo. Então vamos considerar um mundo pós-pandemia, em que já não teremos as restrições que temos provisoriamente para tentar conter a doença.

Se o iFood e o Netflix, duas empresas de tecnologia, estão afetando bares, cinemas e restaurantes, será que eu devo mesmo fazer benchmarking apenas com empresas do meu segmento? A Ford já respondeu essa pergunta há muito tempo.

Uma mudança brusca vinda de outro mercado

Há algum tempo, por volta de 2008, a Ford quase quebrou. Já apresentava resultados ruins desde antes da crise financeira. Alguns analistas chegaram a prever que a empresa iria à falência em alguns anos. Ela havia perdido US$ 12,7 bilhões no ano encerrado em dezembro de 2006, uma das piores perdas da história da empresa. Foi nessa situação difícil que Alan Mulally, ex-vice-presidente executivo da Boeing, aceitou encarar o desafio de se tornar o CEO da Ford, uma empresa em declínio.

A Boeing é uma das empresas mais importantes no segmento aeroespacial e de defesa. Quando estava lá, Alan foi chefe da divisão de aviões comerciais, tendo iniciado sua carreira como engenheiro e ocupando novos cargos lá dentro.

Alan assumiu o cargo de CEO da Ford em 2006. Bill Ford, então CEO da Ford, contratou Mulally para liderar a empresa, pois achava que apenas um estranho poderia tomar medidas drásticas para salvar a empresa. Mulally era conhecido como um executivo experiente em recuperar empresas em declínio, especialmente por conta do papel desempenhado na Boeing durante a crise que a indústria de aviões experimentou após os ataques ter-

roristas de 11 de setembro de 2001 nos Estados Unidos. Era esperado que Mulally fizesse uma reviravolta semelhante na Ford Motors.

No entanto, havia muita apreensão sobre a sua indicação para o cargo mais importante na Ford Motors, já que ele não era da indústria automobilística. Segundo especialistas, a área é muito diferente da indústria de aviões.

A Ford apresentava diversos problemas que justificaram sua situação: devido às diversas aquisições que a Ford fez ao longo dos anos, a empresa estava desestruturada e faltava uma cultura. Além disso, os produtos tinham baixa qualidade e tudo isso resultava em baixa inovação da empresa.

Sob a criação do projeto "Uma Ford", o novo CEO colocou os ativos da empresa em garantia de uma operação financeira para se alavancar financeiramente, mudou a cultura de autopreservação dos diretores para colaboração, criou novos produtos baseados em tecnologia (a central de mídia dos carros da Ford, por exemplo, virou referência para o resto do mercado) tendo como centro da criação o próprio usuário. Tudo isso foi possível por conta da visão de alguém de fora da indústria.

Isso é especialmente importante no contexto atual. Vemos quantos

Se o iFood e o Netflix, duas empresas de tecnologia, estão afetando bares, cinemas e restaurantes, será que eu devo mesmo fazer benchmarking apenas com empresas do meu segmento? A Ford já respondeu essa pergunta há muito tempo.

mercados sofrem disrupções repentinas, e muitos não têm nem o tempo de reagir. A Blockbuster, o mercado de táxis, a Kodak... são inúmeros os casos. As disrupções desses segmentos não vieram de empresas que atuavam no mercado deles. Afinal, não foi a Fujifilm que acabou com a Kodak.

Por isso, quando for fazer um benchmarking, não pense apenas em olhar as empresas que atuam no mesmo mercado que você. Veja como empresas de outros setores podem impactar a sua e mudar as regras do jogo. Aí sim você estará à frente do mercado.

Quais tecnologias são capazes de mudar o cenário logístico?

O setor logístico é muito amplo: aéreo, rodoviário, fluvial, multimodal, micromobilidade, são inúmeras as possibilidades de atuação dentro deste segmento, por isso é um cenário muito complexo.

Apesar disso, existem algumas tecnologias e comportamentos surgindo fora do mercado logístico e que podem impactar fortemente o setor. Essas tecnologias não estão surgindo necessariamente dentro do seu setor e, por isso, é importante olhar para fora. O benchmarking não deve ser feito apenas dentro do seu segmento.

A micrologística foi recentemente disrompida pelos patinetes elétricos – que estão atualmente em um momento decisivo, pois o mercado já vinha sofrendo ataques por questões de saúde pública (segurança dos usuários) e urbanismo, e agora sofre com os efeitos da pandemia.

O segmento de última milha (last mile), por sua vez, foi fortemente impulsionado pelo surgimento e pelo crescimento do e-commerce. Última milha significa, de forma simplificada, o transporte em que a mercadoria sai do centro de distribuição para o destino final (o cliente que adquiriu determinado produto). Por conta desse segmento, surgiu até uma mão de obra específica para fornecer tal serviço. Hoje o segmento tenta lidar com o problema de logística reversa por conta da legislação que permite o direito de arrependimento do consumidor em até 7 dias. De outro lado, empresas que conseguiram dominar a estratégia tornaram-se enormes – veja o caso da Amazon, por exemplo.

Criados inicialmente para fins militares, os drones agora são testados em Campinas pelo iFood para entrega de comida e podem ter o potencial de afetar exatamente o segmento de última milha estimulado pelo e-commerce.

Todos esses são alguns exemplos de tecnologias que surgiram fora do segmento logístico, mas que têm impactos diretos no setor. Esses exemplos parecem li-

dar apenas com questões menores, mas é possível verificar outros casos que podem impactar fortemente o segmento.

Recentemente, uma startup de Brasília anunciou a criação de uma casa a partir de impressão 3D. A princípio, uma impressora 3D não tem relação direta com logística. No entanto, se as pessoas puderem imprimir produtos em casa, não será necessário um centro de distribuição, tampouco estoque físico, muito menos o deslocamento de pessoas até as lojas. Se isso agora é aplicado na construção civil, o volume de logística de materiais nas obras também cai.

A implementação da internet 5G no Brasil, a partir do ano que vem, pode desenvolver o mercado de internet das coisas. O que pode, por exemplo, gerar oportunidades para o segmento de logística, já que os dispositivos poderão enviar informações sobre disponibilidade para armazenamento, necessidade de itens, dentre outros.

Esses são exemplos de tecnologias que surgem fora do segmento de logística, mas que têm potencial de influenciá-lo, gerando ameaças ou oportunidades. Para que a sua empresa se prepare, basta analisar quais são as ameaças e as oportunidades que surgem com esses cenários para definir como serão as respostas. Antecipar-se a esses momentos é importante para conseguir gerar respostas adequadas a esses acontecimentos. Por isso, olhe sempre para o que está acontecendo em outros mercados. Afinal, você já olha o seu mercado todo dia.

Erik Fontenele Nybo
Cofundador da Bits Academy, autor do livro O Poder dos Algoritmos (editora Enlaw), coordenador de curso no INSPER e professor na St. Paul.

Pelog logística e transporte

HÁ 20 ANOS REALIZANDO COM EXCELÊNCIA A NECESSIDADE LOGÍSTICA DE NOSSOS CLIENTES

ENDEREÇO
Av Marcos Penteado Ulhôa Rodrigues, 491
Tamboré - Barueri/SP CEP 06460-040

CONTATO
(11) 4326-0129
pelog@pelog.com.br

Impactos da pandemia e olhar para a retomada

por Marcelo Rodrigues

Não é segredo para ninguém que a pandemia do novo coronavírus e seus impactos pegaram todo mundo de surpresa. Os mais diferentes setores da economia foram afetados, e muitos ainda continuam sendo. O transporte rodoviário de cargas (TRC) não é diferente: como a NTC&Logística incansavelmente acompanhou, o segmento de transporte mais importante do Brasil sofreu nos primeiros meses de pandemia e isolamento social. De acordo com dados obtidos pelo DECOPE e divulgados em lives da NTC durante todo esse ano, o TRC chegou a sofrer uma queda na demanda de carga geral de 45,2% na semana entre os dias 13 e 19 de abril. Além disso, a entidade também mostrou que 83% das empresas tiveram queda em seu faturamento.

O estrago para toda a economia foi grande, e só não foi maior graças ao trabalho do transporte rodoviário de cargas, que mesmo diante de inúmeras dificuldades continuou trabalhando, foi reconhecido como setor essencial e manteve o Brasil abastecido durante todo esse período de pandemia. Muito desse sucesso se deve ao esforço realizado aqui na NTC&Logística, onde, juntamente com os colaboradores, realizamos uma verdadeira força tarefa para fornecer as mais diversas informações jurídicas, técnicas e lúdicas aos associados e a toda a comunidade empresarial de transporte de cargas. Na parte política, trabalhamos intensamente na apresentação de emendas a parlamentares para que incluíssem nosso setor nos benefícios das medidas provisórias, surtindo assim efeitos imediatos em toda a comunidade transportadora para que pudessem manter seus negócios sustentáveis e seguros.

Apesar de o governo ter se esforçado para amenizar as dores financeiras do setor, as empresas menores tiveram dificuldades de chegar ao crédito disponibilizado. Nas mais diversas plataformas financeiras, os operadores desse tipo de crédito nem sempre estão ao alcance do pequeno empresário, categoria na qual eu me enquadro. As taxas reduzidas as quais o governo se esforçou para disponibilizar não chegaram até os empresários menores.

Passados mais de oito meses desde o início da pandemia, percebo que o momento trouxe diversas lições para nós empresários. Algumas dificuldades apresentadas nos fizeram valorizar as pessoas e nos fizeram entender mais uma vez que os indivíduos são a base dos negócios, que sem eles não temos a prestação de serviços necessários. Essas dificuldades serviram também para mostrar a

importância do nosso setor e para valorizar o nosso pessoal, nas entidades e empresas: mesmo sujeitos à contaminação pela covid-19, entenderam a necessidade apresentada e continuaram fazendo seus trabalhos com o objetivo de manter a população resguardada no conforto de seus lares.

Na MR Express, empresa em que atuo como diretor, trabalhamos com o setor de embalagens para produtos alimentícios, higiene e limpeza, e apesar das dificuldades apresentadas pela pandemia com isolamento social, diminuição no número de funcionários e maiores cuidados de higiene, tivemos um aumento na demanda devido ao maior consumo residencial. Porém, atuante nas entidades, percebi de perto os impactos do vírus e estou acompanhando atentamente os desdobramentos políticos e econômicos. Acredito que há, sim, uma retomada em curso e estamos em uma fase de alicerce. Dessa forma, o governo precisa sustentar as bases para podermos ter um fortalecimento dos pilares econômicos e consequentemente um crescimento do transporte rodoviário de cargas.

Para 2021, acredito que as reformas tributárias e administrativas devam ganhar força, já que o movimento nesse sentido é muito forte e promissor. Assim, se conseguirmos que os políticos aprovem essas reestruturações, teremos mais segurança para os investimentos em mercados produtores, impactando positivamente o setor de transportes e criando um movimento de crescimento acelerado. Apesar do ano difícil, acredito que estamos no caminho certo.

Marcelo Rodrigues
Diretor financeiro da NTC&Logística

ENTREVISTA

ROGÉRIO DE SOUZA

A LOGÍSTICA NA BAHIA E A COMPREENSÃO DAS MEDIDAS NECESSÁRIAS

Desde 2013, Rogério de Souza atua no SETCEB. Empresário, especialista em gestão e negociação, foi diretor financeiro do sindicato e coordenador da COMJOVEM Bahia, até que em 2019 assumiu a presidência da entidade. Agora, no seu segundo ano de mandato, Rogério acredita que o momento pede que os empresários tenham calma e sejam pacientes na tomada de decisão. "Aqui falamos muito para nossos associados terem cautela nas tomadas de decisão. Para sempre que tiverem alguma dúvida virem até nós para que possamos auxiliá-los. Sabemos que após a pandemia teremos ainda mais dúvidas e precisamos estar preparados para auxiliar a resolver esses possíveis problemas que possam aparecer". Confira a entrevista completa.

Como o SETCEB atuou junto aos associados em meio à pandemia?

Primeiramente demos 50% de desconto na mensalidade. Atuamos bastante com a divulgação de informações e com assessoria jurídica em casos de necessidade para fazer contrato de suspensão ou redução de salário. Colocamos nosso jurídico à disposição para auxiliar as empresas na formatação desses contratos e acordos. Também fizemos uma parceria com um fundo que nos ajudou na prorrogação de título.

Foi basicamente isto: acompanhamento e luta diária para auxiliar os empresários da região.

Qual a avaliação das atividades do setor na Bahia e o que tem sido feito para um controle maior da pandemia no estado?

A nossa avaliação é que foi um momento muito ruim. Muitas empresas do setor de transporte realmente pararam, as menores fecharam as portas, tivemos muitas demissões. Na nossa avaliação, as únicas empresas que se deram bem foram as maiores e que trabalham com e-commerce e no abastecimento de supermercados. O restante foi muito ruim. No interior nem se fala: algumas que não eram associadas e que eu conheço encerraram suas atividades.

Sobre o controle da pandemia, o SETCEB está atuando e orientando as empresas a continuarem seguindo as regras e orientações dos órgãos de saúde, com uso de máscara, álcool em gel, distanciamento. As empresas estão disponibilizando esses itens nos caminhões em

busca de maior segurança para os profissionais.

De que forma a entidade espera atuar no futuro?

Como sempre, continuaremos atuando firme, dando toda a assistência para os representados, sempre acompanhando o que sai no mercado, na política e nas áreas jurídicas para antecipar ao máximo nossos associados e dar esse suporte e segurança para eles.

O jurídico do SETCEB é muito forte nesses quesitos, e eu, particularmente, como diretor da CNT também me mantenho atento para representar da melhor maneira nossos associados.

Aqui falamos muito para nossos associados terem cautela nas tomadas de decisão. Para sempre que tiverem alguma dúvida virem até nós para que possamos auxiliá-los.

Sabemos que após a pandemia teremos ainda mais dúvidas e precisamos estar preparados para auxiliar a resolver esses possíveis problemas que possam aparecer.

Que mensagem você gostaria de deixar para os leitores do Anuário NTC&Logística 2020/2021?

O que eu gosto sempre de dizer é que precisamos ter muita cautela, paciência, e esperança. Temos que ser fortes para passarmos por esse momento. Estamos passando por situações difíceis, que não serão revertidos do dia para a noite, então temos que ter muita calma, pois muitas coisas podem acontecer. É importante estar sempre antenado e amparado pelas entidades para tomar a melhor decisão possível.

"Sobre o controle da pandemia, o SETCEB está atuando e orientando as empresas a continuarem seguindo as regras e orientações dos órgãos de saúde, com uso de máscara, álcool em gel, distanciamento. As empresas estão disponibilizando esses itens nos caminhões em busca de maior segurança para os profissionais."

A importância da busca pela equidade no transporte rodoviário de cargas

POR JOYCE BESSA

O transporte rodoviário de cargas (TRC) ainda é considerado um setor majoritariamente masculino. De acordo com um estudo do Instituto Paulista do Transporte de Carga (IPTC) apresentado pelo Sindicato das Empresas de Transporte de Cargas de São Paulo e Região (SETCESP), 66% dos colaboradores das transportadoras são homens e 73% dos cargos de liderança executiva são ocupados por profissionais do gênero masculino. Apesar dessa discrepância, a pesquisa mostrou que 79% das mulheres acreditam que o setor de transporte rodoviário de cargas pode abrir oportunidades para posições superiores às atuais e 61% veem que as chances apresentadas são iguais.

Ainda distante da maior equidade, o setor de transportes vem vivenciando uma certa mudança e gerando mais espaços para que as mulheres possam se desenvolver. No início do ano, realizei uma breve pesquisa para analisar os números de mulheres que participam da COMJOVEM, e o resultado me surpreendeu. Dos 37 núcleos (grupos estaduais ou municipais do setor) que fazem parte da comissão, 16 (43,1%) já contaram com uma mulher à frente da coordenação. Durante os 12 anos de história da COMJOVEM, 33 mulheres foram coordenadoras de seus núcleos. Em 2020, sete mulheres são coordenadoras (33%) e 16 marcam presença na vice-coordenação (76,1%). Esse dado fica mais interessante quando pensamos que até pouco tempo atrás a COMJOVEM Nacional era comandada por uma mulher. Ana Jarrouge foi coordenadora nacional da comissão durante oito anos e inspirou mulheres a participarem da COMJOVEM e do TRC como um todo. Agora, como vice-coordenadora nacional, quero continuar esse legado de busca pela equidade no setor.

Apesar de não existir uma filosofia específica para dar mais espaços para as mulheres, isso já faz parte da cultura da COMJOVEM. Essa breve pesquisa nos mostrou que a Comissão de Jovens Empresários da NTC&Logística está fazendo um trabalho essencial para o transporte rodoviário de cargas, preparando cada vez mais mulheres para ocuparem cargos importantes no setor de transporte de cargas, sejam eles nas suas empresas ou até mesmo nas entidades de classe.

Outro exemplo positivo é o SETCESP, que por meio de Ana Jarrouge, atual presidente executiva do sindicato, está desenvolvendo o projeto Vez e Voz, que busca valorizar as mulheres que trabalham no setor de transporte rodoviário de cargas e fomentar seu crescimento profissional dentro do próprio setor não apenas para os cargos de liderança executiva, mas também para cargos administrativos, operacionais e motoristas profissionais.

Essa mudança de cenário está acontecendo, e a equidade será muito benéfica para o desenvolvimento do TRC como um todo. A busca por um setor mais diverso e igual não busca colocar as mulheres em cargos atualmente ocupados por homens, mas trazer diferentes visões de mundo e pensamentos. Mulheres e homens encaram as situações de maneiras distintas de acordo com as suas experiências, e, para o transporte rodoviário de cargas, ter essa pluralidade será essencial para que as tomadas de decisões sejam mais assertivas e causem impactos positivos.

Acredito que andamos alguns importantes quilômetros na busca pela equidade e com certeza percorreremos ainda mais. Estimulando o aprendizado mútuo, criando uma rede de networking e diversificando o setor, o trabalho da COMJOVEM é fundamental para trazer novas visões e para buscar sempre a melhoria do transporte rodoviário de cargas como um todo.

Joyce Bessa
Vice-coordenadora nacional da COMJOVEM

O TRC no novo normal: inovação, transformação e foco em pessoas

POR **LIEMAR PRETTI**

O convite que recebi foi para escrever sobre este ano, que começou de uma forma e vai terminar de outra completamente diferente e cujo legado, em meu ver, será a ressignificação de muitas coisas. Mas antes de entrar, de fato, no tema deste artigo, quero agradecer ao presidente da NTC&Logística, Francisco Pelucio, que em convite pessoal me trouxe a esta publicação. E com muito orgulho aceitei fazer parte do Anuário, que certamente reunirá informações abrangentes sobre um período tão desafiador para o transporte rodoviário de cargas (TRC) e para a logística.

Agradecimento feito, vamos falar de 2020. Ninguém esperava que o ano praticamente pararia no início de março. Fechamos 2019 e colocamos os pés em 2020 com boas expectativas. Portanto, o fechamento do comércio e das escolas, a exigência do isolamento e a consequente queda brusca na movimentação das pessoas Brasil afora foi um balde de água fria em tudo o que havíamos pensado em colocar em prática.

No primeiro momento, aquele cenário foi desesperador? Sim, foi! Mas aí, passou a valer a máxima do "época de crise é também momento de oportunidades".

Óbvio que as nuances da crise atual eram desconhecidas, pois ela chegou associada a uma pandemia. Mas já passamos por outras crises, e para sobreviver a esta tenho notado muitas empresas repetindo uma fórmula de sucesso: investindo em mudanças e na reinvenção. Dos relatos que tenho ouvido de outros empresários, já tem muita gente comemorando novas conquistas, que pegaram carona nas oportunidades.

Nos últimos meses, falamos tanto do novo normal. Mas o que seria esse novo normal? Não sei você, mas eu o defino como uma chance de ouro de olhar para o futuro, para os negócios, para nós mesmos, para nossas equipes.

De março pra cá, temos vivido dias de incertezas. Mas uma certeza precisamos ter: a de que não adianta apostar em tecnologia, em inovação ou em transformação se não tivermos um olhar diferenciado às pessoas! Foram elas que fizeram acontecer nos últimos meses e serão elas que continuarão fazendo acontecer em 2021, 2022, 2023...

Investir em pessoas é investir em cultura, trabalho, formação, desenvolvimento. E é isso o que queremos!

LIEMAR PRETTI
Empresário do segmento de cargas e logística, ex-presidente do Transcares e representante da Federação do Estado do Espírito Santo (Fetransportes), entidade que representa os segmentos de cargas e passageiros na NTC.

RTE Rodonaves expande suas operações e inicia projeto de entregas aéreas

A empresa, considerada uma das maiores transportadoras do país, investiu 4 milhões de reais para iniciar o novo serviço

A RTE Rodonaves completa 40 anos alçando novos voos. A empresa acaba de ingressar no modal aéreo com o objetivo de ampliar o leque de soluções que oferece aos seus clientes.

Com a operação aérea, a empresa amplia seu atendimento de 3.500 para mais de 5.000 cidades em todo o Brasil. Neste primeiro ciclo de implantação do novo modal, é possível enviar mercadorias por frete aéreo a partir de São Paulo, Campinas, São José dos Campos, Sorocaba, Uberaba, Uberlândia, Goiânia e Brasília para as regiões Norte, Nordeste e Centro-oeste. A expectativa é que até março de 2021 toda a rede já esteja capacitada para emitir fretes neste novo modal.

Foram investidos 4 milhões de reais para a operação, que iniciou como projeto piloto em 20 de maio e, desde então, já transportou mais de 30 toneladas de produtos. A RTE Rodonaves está trabalhando com as principais companhias aéreas e a entrega final no Norte e no Nordeste é feita por meio de parceiros credenciados pela companhia.

"A expectativa da RTE Rodonaves é levar para este novo modelo de operação toda sua expertise em transporte de carga e se tornar um dos principais players deste segmento", comenta João Naves, Presidente do Grupo Rodonaves.

O objetivo do novo serviço é oferecer, cada vez mais, excelência operacional, agilidade de entregas, redução de prazos, segurança no transporte, menores riscos de roubos e avarias, e outras vantagens. Uma mercadoria enviada de São Paulo para Parintins, no Amazonas, por exemplo, chega, pelo modal aéreo, em um terço do tempo que leva para chegar quando enviada pelo modal rodoviário. E esse ganho de tempo representa muito para quem tem urgência em receber uma encomenda.

"Em nossa história, sempre crescemos ouvindo nossos clientes e dessa vez não foi diferente. Eles vinham sinalizando um desejo de expandir nossa parceria para todos os estados e o serviço multimodal é uma resposta rápida e eficiente que encontramos para atendê-los", finaliza Naves.

Reinventar-se para não sucumbir

por Osmar Ricardo Labes

O ano de 2020 é para ser esquecido? Não, muito pelo contrário! Ele nos trouxe lições importantes. A pandemia impôs a necessidade de nos reinventarmos para não sucumbirmos, frente à paralisação forçada da economia em quase todos os setores, impactando diretamente o transporte rodoviário de cargas (TRC).

As incertezas foram expostas, com uma queda brutal dos negócios. Já nos primeiros dias, uma queda de quase 30% no volume de carga transportada em todos os segmentos. Esse índice atingiu um máximo de 45,2% após cinco semanas de isolamento social e de empresas operando apenas o essencial.

O que vimos foi o surgimento de um trabalho solidário entre as empresas. Um espírito de união raramente observado, mesmo a distância. Foi ainda momento para revelar o espírito de liderança de colaboradores e dirigentes.

As plataformas virtuais de videoconferência passaram a fazer parte de nossa rotina, deixando para trás as reuniões presenciais. Mesmo com a necessidade de se adaptar ao "novo normal", os encontros pelo mundo digital se tornaram produtivos. Talvez bem mais que pessoalmente, nos quais muitas vezes fugimos do foco e tornamos tudo mais longo.

Nas ações preventivas, é importante destacar o trabalho desenvolvido pelo SEST SENAT, com apoio da CNT, NTC&Logística, ABTC, federações e sindicatos, no suporte aos trabalhadores do TRC seja com alimentos, com material de higiene ou com a ampla testagem.

O que esperar para o futuro? Evidentemente a incerteza prosseguirá enquanto não houver uma vacina contra a covid-19. Os desafios são gigantescos. O TRC já deu alguns sinais de recuperação, mas temos muita estrada para percorrer.

Precisamos estar preparados para encarar esse novo normal tomando decisões mais assertivas. Não existe margem para erro sob pena de sucumbir.

ASSISTA

Osmar Ricardo Labes
É presidente do Sindicato das Empresas de Transporte de Carga e Logística no Estado de Santa Catarina (SETCESC), com mandatos entre 1990 a 1996, reassumindo o cargo em 1999 e permanecendo até hoje. É formado em Economia pela Universidade Regional de Blumenau (Furb), com pós-graduação em Gestão de Trânsito e Meio Ambiente pela Estácio de Sá. Atua como empresário do TRC desde 1971 e já no ano seguinte como líder sindical patronal. É fundador da Cooperativa de Crédito dos Empresários de Transporte do Sul do Brasil (Transpocred). Além da presidência do SETCESC, é vice-presidente regional da FETRANCESC, conselheiro regional do SEST SENAT, coordenador da Intersindical Patronal de Blumenau e Região, conselheiro administrativo da Transpocred e Conselheiro do CETRAN/SC.

2020: o ano que o mundo mudou

E você, também mudou?

POR TAYGUARA HELOU

Parece um filme de ficção científica, mas infelizmente não é!

No momento em que escrevo este texto, o mundo já havia registrado mais de 36 milhões de casos e mais de um milhão de mortos pelo novo coronavírus segundo a página do Worldometer dedicada ao assunto.

De fato, muita coisa mudou. O nosso jeito de trabalhar, de viver e de conviver em sociedade passou por uma reviravolta abrupta. Estamos em um novo normal, mergulhados mais do que nunca no mundo digital.

Não existe mais essa de "ser meio digital", pois ou as pessoas e as empresas são digitais, ou estão totalmente fora do contexto.

O transporte rodoviário de cargas (TRC) sofreu muito com a pandemia. A queda no volume de cargas ultrapassou 58% em alguns segmentos, como o de shopping centers, conforme apurado pela pesquisa realizada pela NTC&Logística durante o período mais crítico. Em um negócio de capital intensivo e de custos fixos muito altos, essas questões impactam severamente a saúde econômica do setor, que já vinha debilitada pelos impactos da crise econômica iniciada pelos desdobramentos da operação Lava Jato.

Aqui, no SETCESP, reagimos imediatamente logo no início da pandemia para apoiar e orientar as empresas do setor, pois sabíamos que precisariam do nosso auxílio neste momento tão conturbado.

A primeira iniciativa foi a criação do Comitê de Crise, com a participação de todos os gestores conduzindo equipes especializadas e multidisciplinares focadas em comunicação, em questões operacionais, jurídicas e regulatórias, pois já houve uma enxurrada de decretos e regulamentações sem nenhuma coordenação nacional. Em um momento extremamente complicado, o SETCESP

se tornou um centro de informações.

Mas não paramos por aí! A segunda grande providência tomada por mim foi a abertura de todos os serviços da entidade para todos os transportadores, associados ou não. O SETCESP estava pronto para ajudar as transportadoras, e eu, como transportador, também espero isso da entidade em momentos delicados como o que vivemos.

A resposta foi tão positiva que houve um crescimento exponencial dos nossos canais digitais: o portal triplicou o número de acessos, e ferramentas como o WhatsApp e o Telegram passaram a alcançar mais de mil pessoas em poucos dias.

Além disso, iniciamos uma atuação muito forte com as prefeituras dos 50 municípios da nossa base. Primeiro, para deixar claro que o transporte de cargas era, e ainda é, um serviço essencial e que não poderia parar. Em segundo lugar, para que os colaboradores das transportadoras tivessem acesso aos itens de prevenção contra a covid-19.

A atuação do SETCESP se expandiu, sempre focada em trazer condições para que as transportadoras pudessem continuar prestando serviços para seus clientes, porém, principalmente, para abastecer a sociedade. Em interlocução com o governador João Doria, por meio do meu envolvimento pessoal no Conselho Gestor da Secretaria de Transportes e Logística e no Conselho Empresarial e Solidário, ambos montados pelo estado de São Paulo, foi possível manter o abastecimento dos estabelecimentos prioritários e, também, a saúde dos profissionais do TRC.

Agora as coisas começaram a melhorar, operacional e economicamente.

No entanto, fica o legado impressionante da capacidade das empresas do setor de transporte rodoviário de cargas de se reinventarem em pouco tempo e a resiliência dos empresários que buscaram sempre a melhor forma de cumprir com o seu dever de abastecer e de impulsionar a sociedade brasileira.

Estamos prontos para retomar a rota de crescimento.

ASSISTA

Tayguara Helou
Presidente do SETCESP

A ESTRADA TORTUOSA QUE NÃO IMAGINÁVAMOS PERCORRER: SUPERANDO DESAFIOS E CONSTRUINDO SOLUÇÕES

por Osvaldo Donizeti Salgado

ASSISTA

Daqui a alguns anos, o registro que teremos desta época tão intensa e inesperada serão vários relatos de pessoas contando como foi passar pela pandemia que mobilizou o mundo inteiro no ano de 2020. Para o segmento do transporte não foi diferente. Tivemos que continuar a nossa jornada em meio às inseguranças e contratempos, pois o país depende muito do nosso trabalho em cada entrega que nossas transportadoras realizam.

O SETCOM havia programado um ano de muitas realizações. Começamos 2020 animados à frente de uma

equipe de diretores e parceiros bastante engajados em atender o transportador em suas demandas. Planos foram remanejados e adaptados para não deixar de acolher as empresas em um momento delicado de suas trajetórias.

Os cursos presenciais deram espaço às lives. As mídias sociais então tornaram-se essenciais para que pudéssemos nos comunicar com o transportador. O departamento jurídico, com toda sua expertise, teve que se atualizar diariamente para informar as novas leis criadas nas condições especiais das relações de trabalho. Tivemos que nos preparar emocionalmente para acolher e responder a pergunta que tanto ouvimos: será que vamos conseguir atravessar ilesos essa crise pela qual estamos passando?

O SETCOM teve tempo de se organizar para voltar com mais entusiasmo que nunca. Estamos prontos para trazer novidades para os empresários, cursos que capacitem todos os setores da sua empresa e parceiros que trarão condições diferenciadas de aquisição. Estamos dispostos a defender a classe que representamos para que os reflexos da pandemia sejam atenuados pelas opções que apresentaremos para seus negócios. Estamos fortalecidos para que o setor seja politicamente cada vez mais reconhecido nas prioridades governamentais e para que possamos usar positivamente toda essa influência na conquista de novos espaços.

Câmaras de suporte à nova diretoria estão engatilhadas para atuar. Parceiros importantes estão prontos para se apresentar no mercado; produtos criados especialmente para as empresas de transporte estão sendo preparados para mudar a perspectiva de trabalho das transportadoras; projetos estão sendo montados com o intuito de otimizar as relações entre o sindicato e as transportadoras – tudo feito com muito empenho para atender quem está na linha de frente do transporte de carga.

Saímos de 2020 com muitos ensinamentos, muita esperança e com a certeza de que a força vem da união. O SETCOM se redescobriu e se viu no papel importante de amparar o transportador mais que nunca neste momento. A parceria entre os sindicatos da categoria foi de suma importância para que pudéssemos superar todas as dificuldades deste período, que daqui um tempo será lembrado como um dos mais marcantes da nossa história.

Osvaldo Donizeti Salgado
Presidente do Sindicato das Empresas de Transporte de Cargas do Centro Oeste Mineiro (SETCOM) na gestão 2020/2023; presidente da empresa Estrela Transportes, fundada em 1989; rotariano há mais de 28 anos no Rotary Clube de Contagem Eldorado, exercendo o cargo de diretor de protocolos nas gestões 2018/2019, 2019/2020, 2020/2021.

SETRAM rumo aos 20 anos ao lado das empresas de transportes de cargas

POR RIBERTO LIMA

O Sindicato das Empresas de Logística e Transporte de Cargas da AMUREL (SETRAM) foi fundado em 12 de julho de 2001 por um anseio dos empresários da região que sentiam a necessidade de ter uma entidade para representá-los. O SETRAM tem sua base territorial na região da Associação de Municípios da Região de Laguna (AMUREL), em Santa Catarina. A AMUREL possui 19 municípios associados: Tubarão, Armazém, Braço do Norte, Capivari de Baixo, Grão Pará, Gravatal, Imaruí, Imbituba, Jaguaruna, Laguna, Orleans, Pedras Grandes, Pescaria Brava, Rio Fortuna, Sangão, Santa Rosa de Lima, São Ludgero, São Martinho e Treze de Maio. Hoje contamos com um quadro social de quase 400 empresas associadas.

Mesmo sendo o sindicato mais novo do estado de SC, o SETRAM está sempre participando dos eventos e das entidades nacionais para melhor informar e servir as empresas associadas. Me sinto muito feliz por poder compartilhar a minha gestão com uma diretoria participativa e empenhada na busca do melhor para a classe. Além disso, ainda posso contar com uma excelente equipe de colaboradores, que, mesmo enxuta, é coesa, alinhada e comprometida com os objetivos da entidade e de sua diretoria.

Uma das maiores premissas da nossa entidade é servir ao associado. Nunca foi objetivo do SETRAM ser um cobrador financeiro do transportador; pelo contrário, somos uma entidade que se preocupa com a saúde financeira dos associados, por isso estamos sempre oferecendo capacitação sobre os mais diversos temas relacionados ao setor. Nossa equipe está preparada para sanar todas as dúvidas dos associados, e um grande exemplo foi a chegada do RNTRC Digital da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT): fomos uma das primeiras entidades do nosso estado a oferecer treinamento aos associados para que eles entendessem como proceder com o novo sistema.

Falando em eventos, graças a Deus nossa entidade sempre tem a felicidade de ter a casa cheia ao promover algum evento. Somos sempre prestigiados pelos nossos associados, parceiros e amigos. Sempre me preocupei muito com

ASSISTA

as causas sociais e mais uma vez fui presenteado por uma entidade que pensa da mesma forma que eu. O SETRAM está sempre presente nas principais ações sociais da nossa base territorial, estadual e inclusive nacional.

Em 2017, com o apoio interminável da NTC (entidade à qual somos muito gratos por fazer parte), tivemos a satisfação de abrir o nosso núcleo COMJOVEM na região sul de SC. Sentimos orgulho todos os anos por poder participar desse processo com jovens engajados, preocupados com o futuro de suas empresas e altamente envolvidos com o associativo. Tivemos a sorte de poder estar próximos todos os anos desde que o nosso núcleo se iniciou no encontro nacional da COMJOVEM, que vem incentivando a competição sadia e um networking sem igual, trazendo experiência de vida e profissional ao nossos jovens empresários.

Neste ano de 2020, totalmente atípico e difícil, iniciamos a realização de mais um sonho da nossa entidade: a construção da nossa sede própria. Com muita luta e empenho da nossa diretoria e colaboradores, conseguimos dar mais um passo rumo ao futuro do transporte. Nesta mesma levada de realizações, após 15 anos de luta, estamos conseguindo trazer uma unidade do SEST SENAT e, para nossa alegria, seremos vizinhos em um condomínio empresarial de transportes na cidade de Tubarão.

Gostaria de deixar aqui registrado o apoio incansável da dra. Nicole Goularte, diretora executiva nacional do SEST SENAT, e do presidente da nossa federação, sr. Ari Rabaiolli, que não mediram esforços para que esse projeto tivesse início. Quando concretizado, trará novas possibilidades para as empresas de transportes da nossa região.

O que penso sobre o futuro do transporte? Pode parecer clichê, mas o transporte rodoviário de cargas (TRC) é, e ainda será por muito tempo, o principal meio para transportar as riquezas do nosso país e dos países vizinhos. Teremos mudanças? Com certeza! O nosso setor ficará cada vez mais tecnológico, e precisamos estar capacitados e unidos para fazermos do TRC um setor competitivo, sustentável e altamente representativo no nosso país e fora dele.

Riberto Lima
Presidente do SETRAM

Em épocas de crise como a atual, é preciso pensar e agir estrategicamente

POR PAULO ROBERTO GUEDES

Como é do conhecimento de todos, desde o início da pandemia, a grande maioria dos países tem tomado três principais providências como regra geral:

a) Combate ao coronavírus propriamente dito;
b) Manutenção de renda mínima que garanta a sobrevivência das camadas mais pobres da população e de desempregados;
c) Auxílio às empresas para manterem o máximo possível de postos de trabalho.

Mais recentemente, com a necessidade de se preparar para o pós-pandemia, duas outras tarefas foram adicionadas:

1) Desenvolvimento de estratégia para "saída do isolamento", com retorno paulatino ao trabalho, sem riscos de uma "segunda onda pandêmica";
2) Reestruturação da economia, quando não da própria sociedade, considerando as reais dimensões e efeitos da crise e a urgente necessidade de se retomar o crescimento econômico. Quem souber absorver razoavelmente bem os impactos gerados pela crise levará menos sofrimento às pessoas, terá maiores condições de superação e alcançará vantagens competitivas importantes.

No caso do Brasil, em particular, dois outros conjuntos de providências (ou políticas) são necessárias:

1) Voltadas à melhoria da saúde pública (como vacinação, distribuição de remédios para os mais pobres e expansão e modernização da rede hospitalar) e de incentivo à pesquisa, à ciência e à inovação no campo da medicina;
2) De combate à pobreza, principalmente via reformulação do sistema tributário (que hoje é extremamente perverso com os mais pobres), e voltadas a permitir aos menos privilegiados mais acesso ao sistema universal de saúde, a educação, a moradia, a saneamento básico e aos demais itens de infraestrutura, incluindo-se aí a internet, caso queira se aproveitar mais eficazmente o ensino a distância. Não há dúvida: para que o país reencontre o caminho do crescimento econômico, é essencial que a população, notadamente aquela mais carente e pobre, se veja amparada por políticas públicas voltadas à saúde, à educação, à segurança, à geração de empregos e ao combate da pobreza.

No início, foi inevitável que as empresas tivessem como única preocupação a sobrevivência. Agora, porém, é chegado o momento de planejar o futuro e "repensar seus próprios negócios", posto que muitas perguntas ainda não têm resposta: como será o comportamento do 'novo' consumidor? E o mercado, como reagirá? As estruturas operacionais e logísticas existentes darão conta das mudanças que já se fazem sentir na sociedade e na economia? E as empresas estarão preparadas para dar segurança a todos? Quais serão os estímulos e as motivações para que os empregados voltem ao trabalho? São reais as possibilidades de uma "segunda onda"? Será

necessário elaborar planos para a possibilidade de haver períodos intermitentes de isolamento social?

No setor logístico, as recomendações gerais, guardadas as devidas proporções e diferenças, são as mesmas. Mas há providências específicas.

Notadamente nas grandes metrópoles, algumas importantes características do mercado e do consumidor já sofriam alterações significativas, pois o avanço tecnológico, a falta de "tempo" da vida moderna e o aumento das dificuldades de movimentação e mobilidade foram criando condições inexoráveis de mudança.

As grandes inovações tecnológicas "conectam" com mais rapidez o consumidor e permitem a ele acessos simplificados a todos os diversos tipos de aplicativos e produtos desenvolvidos, resultando em aumento significativo na frequência por compras via e-commerce e delivery. Essas facilidades tornaram-no mais bem informado, objetivo, racional, seletivo e extremamente exigente. Sabendo exatamente o que quer e o preço a pagar, ele não permite falhas ou urgências. Muito mais digital, o novo consumidor sabe que não precisa ter, mas usar.

O mesmo avanço tecnológico que ajudou a "mudar" o consumidor também permitiu que as empresas praticassem modernas técnicas de produção e de comercialização de seus produtos e serviços muito mais focadas no cliente e com objetivos claros de agregar valores. Com um grande diferencial, pois essas práticas, antes circunscritas a um número limitado de empresas mais "avançadas", passaram a ser de domínio de quase todo o mercado.

Inevitavelmente, diante dessa realidade e até porque não se sabe por quanto tempo ainda durará o período de exceção da pandemia, as incertezas aumentaram.

Mesmo com efeitos e tempos de duração e de recuperação diferentes, dependendo da região, do segmento econômico atingido ou do governo de plantão, os impactos gerados recaem sobre toda a sociedade e exigem reorganização de muitas das atividades econômicas atuais. Se antes era fundamental estar atento e pensar de forma estratégica, agora é essencial.

Parece óbvio, portanto, que a logística de uma forma geral e as operações de transporte em particular precisarão ser reanalisadas e, se necessário, redesenhadas de forma a se adaptarem, assim como a atuação dos diversos atores envolvidos, sejam eles usuários, operadores e/ou prestadores dos serviços logísticos. São pertinentes, portanto, dúvidas com respeito aos níveis de estoques adequados, sobre a possibilidade de se obter insumos e matérias-primas em quantidades e rapidez necessárias,

ARTIGO ARTIGO ARTIGO ARTIGO ARTIGO ARTIGO ARTIGO ARTIGO ARTIGO ARTIGO ARTIGO ARTIGO

sobre a necessidade de se buscar e desenvolver fornecedores locais, que dizem respeito à maior ou menor proximidade aos mercados consumidor e fornecedor, e quanto à capacitação do novo profissional de logística. Mas é preciso, ressalte-se, que a urgência não impeça a execução de atividades que se colocam como essenciais todo o tempo, sob risco de se perder o que já havia sido conquistado.

Estar preparado para identificar, através de diagnósticos corretos e realistas, e atuar com rapidez em momentos de ruptura – agora com maior frequência – será fundamental, pois qualquer quebra em qualquer um dos elos que compõem a cadeia de abastecimento, além dos prejuízos já conhecidos, será, agora, muito mais difícil de "consertar".

Em seu estudo publicado no último mês de março, "Actions taken now to mitigate impacts on supply chains from coronavirus can also build resilience against future shocks" elaborado por Knut Alicke, Xavier Azcue e Edward Barriball, a McKinsey & Company indica seis questões que requerem ação rápida em toda a cadeia de suprimentos:

1) Transparência em toda a cadeia de suprimentos;
2) Estimativas de inventário realistas ao longo de toda a cadeia;
3) Estimativas realistas de demanda dos clientes finais;
4) Engajamento dos funcionários em todos os aspectos da operação de tal forma que ela seja segura e proteja a saúde de todos (inclusive com fornecimento de EPIs e assistências médica e psicológica);
5) Garantia de capacidade logística às operações e às necessidades do cliente;
6) Gerenciamento do capital de giro de forma a identificar eventuais impactos negativos no fluxo de caixa da empresa.

Ao se repensar e redesenhar novas cadeias de suprimentos, é fundamental identificar e avaliar riscos e buscar soluções antecipadas, principalmente neste momento de muitas incertezas e dúvidas.

Às empresas, à luz dos novos acontecimentos, das circunstâncias atuais e de futuro, algumas conhecidas e aqui relatadas, outras nem tanto, é solicitado que revejam e, se preciso, reelaborem seus planos de negócios

contemplando vários cenários. Instalar o planejamento estratégico é primordial, pois estabelecer uma direção, mesmo que com flexibilidade, é essencial. Aprender com todos aqueles que participam dessa tarefa de recuperação da "nova normalidade" também é uma providência sugerida, posto que a pandemia, ao gerar impactos muito semelhantes a todos, precisará contar com esforços conjuntos e complementares.

Diz um conhecido ditado que "as crises, além de colocarem às claras nossas debilidades e fraquezas, também geram novos desafios". A pandemia gerada pela covid-19 oferece grandes oportunidades para que, na logística mais especificamente, sejam construídas novas cadeias de suprimentos mais transparentes e resilientes e que se adaptem às mudanças aqui resumidamente relatadas, e aos novos tempos, nos quais as preocupações com todos os atores envolvidos – 'stakeholders' – sejam consideradas, bem como os novos valores presentes na sociedade, de proteção ao meio ambiente e ao próximo, de sustentabilidade, e de propósitos sociais das empresas. Hoje, mais do que nunca, parece claro que toda e qualquer atividade humana precisa ter compromissos ambientais, sociais e de governança (ESG em inglês).

Se ao governo cabe estabelecer regras para melhoraria do funcionamento da logística, bem como para melhoraria e expansão da infraestrutura logística, caberá aos executivos e aos profissionais do setor, além de tudo o que aqui já foi escrito, ter postura mais crítica, pensar e agir mais estrategicamente, capacitar-se para trabalhar de qualquer parte do mundo em ambientes cada vez mais digitais e adquirir habilidades que os permitam vislumbrar cenários futuros de maior pressão e de mudanças constantes. Compreender a logística, até pela sua própria essência, como instrumento estratégico de fundamental importância, tanto para empresas como países, é essencial. Principalmente nestes tempos!

Paulo Roberto Guedes

Professor de Logística em cursos de pós-graduação na EAESP/FGV (Escola de Administração de Empresas de São Paulo da Fundação Getúlio Vargas), FIA (Fundação Instituto de Administração), ENS (Escola Nacional de Seguros) e FIPECAFI (Fundação Instituto de Pesquisas Contábeis, Atuariais e Financeiras); Membro do Conselho Consultivo da Associação Brasileira de Operadores Logísticos (ABOL), da qual também foi fundador; Membro do Conselho de Administração da ANHUMAS Corretora de Seguros; Diretor de Logística do Clube Internacional de Seguro de Transporte (CIST); Membro do Conselho Editorial da Revista Tecnologística e Consultor associado do escritório de Nelson Faria Advogados.

Neste depoimento, Geraldo Vianna homenageia todos os amigos que fizeram diferença nesta bela jornada de dedicação ao setor de transporte de cargas. Com uma forte atuação em entidades de classe, Vianna foi presidente da Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística (NTC) e diretor da Confederação Nacional dos Transportes (CNT), entre outras atividades e cargos. Sua trajetória pode servir de inspiração para os jovens que chegam hoje ao mercado.

MEMÓRIA VIVA NO TRANSPORTE, GERALDO VIANNA COMPLETA 50 ANOS CONTRIBUINDO COM O SETOR

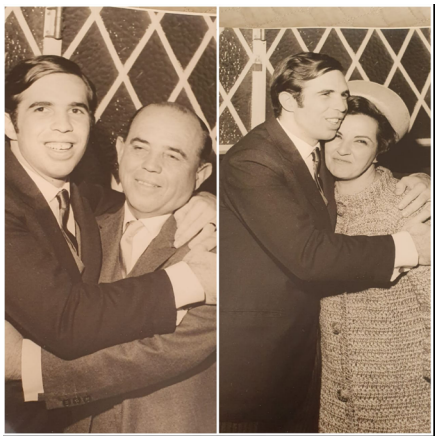
Amigos e amigas de tantos anos,

Completo 50 anos de atuação no setor de transporte. Se você está lendo esta mensagem, é porque, de muitas maneiras, tornou mais leve, feliz e significativa essa minha longa caminhada. E eu não podia deixar de registrar isso.

Em 24 de agosto de 1970, numa manhã fria como a de hoje, entrei pela primeira vez numa transportadora. Era uma empresa especializada em transporte de medicamentos, com um nome improvável: TRANSDROGA. Apesar disso, ela viria a se tornar nos anos seguintes a mais moderna transportadora brasileira, e uma das maiores.

Advogado formado há três anos e casado há dois, eu tocava um pequeno escritório no Centro de São Paulo e corria atrás de novos clientes. Um amigo e também cliente, Mauro Rezende, me falou de três de seus ex-colegas na antiga REAL Aerovias que tinham criado aquela empresa de nome esquisito e que estavam à procura de um advogado. Eram Moacir Ferro, Sinvaldo Pereira Dias e Thiers Fattori Costa. Foi exatamente este último que me recebeu naquele dia. A conversa com ele foi rápida. Impressionou-me o seu entusiasmo e carisma. Em alguns poucos minutos, trocamos informações sobre a minha vida pessoal e profissional e sobre as demandas da empresa; descobrimos muitas afinidades; fixamos o escopo de uma possível relação de prestação de serviços e sua remuneração. Tudo sujeito à confirmação dos demais sócios, que me entrevistariam em seguida.

Foi tudo tão rápido que, das 9 da manhã, quando desci do meu Fusca, no estacionamento da empresa, até a hora do almoço, já tinha conquistado um novo cliente que dobrava a receita do meu escritório. No início da tarde eu já estava na sala de reuniões da empresa, com inúmeras pastas contendo assuntos diversos de natureza jurídica (processos em andamento, intimações, contratos etc.), um bloco de papel para anotações e uma máquina de escrever. Redigi no mesmo dia uma carta-proposta, que se transformou em contrato, com o "de acordo" de um dos diretores. Ainda ali, fiz uma análise rápida dos assuntos pendentes mais importantes e urgentes e tomei as primeiras providências. Fiquei trabalhando até por volta das 10 horas da noite, e pela primeira vez, ouvi o barulho dos caminhões de coleta sendo descarregados e das empilhadeiras levando as cargas para lá e para cá.



"Fui levado, pelas mãos do Thiers, a uma forte atuação nas entidades de classe – primeiro no SETCESP, depois na NTC e, mais tarde, na CNT"

Ao sair, dei uma olhada no depósito e fiquei surpreso com o movimento. Tudo aquilo era novidade para mim.

Eu ainda não sabia, mas naquele dia a minha vida havia mudado para sempre. De advogado em tempo parcial, dois anos mais tarde passaria a chefiar o departamento jurídico, que estruturei, com advogados contratados em todo o país (a empresa operava em âmbito nacional, com mais de 50 filiais próprias). Não é preciso dizer que, a esta altura, o transporte já havia me abduzido. Fiz então a opção decisiva: fechei o meu escritório e passei a me dedicar exclusivamente à empresa. Logo depois, com a sua transformação em sociedade anônima, contratei um colega para chefiar o jurídico e assumi o cargo de diretor administrativo e, em seguida, de diretor operacional.

Por meio da empresa, fui levado, pelas mãos do Thiers, a uma forte atuação nas entidades de classe – primeiro no SETCESP, depois na NTC e, mais tarde, na CNT, com passagem também por outros sindicatos, federações e associações. Foi tão intenso o meu envolvimento com elas, que em 1980 acabei por me afastar da empresa para me dedicar exclusivamente às entidades e ao setor como um todo, nos mais diversos cargos e funções, inclusive na esfera pública.

Em 1995, quando completei 25 anos de transporte, retornei à empresa, agora como sócio, a convite do próprio Thiers e do grande amigo Jésu Ignácio de Araújo, que eram, então, os únicos componentes da sociedade, que sofrera várias alterações e passara a operar com a denominação de ITD Transportes. Não foi uma decisão fácil, pois a situação econômica e financeira do negócio já era bastante delicada. Mas eram tão fortes os meus vínculos afetivos com a empresa e seus sócios que não tive como recusar, mesmo assumindo riscos e renunciando a uma alternativa para a qual eu me preparara durante alguns anos.

Agora, naquela que talvez seria a minha derradeira missão no setor – a de presidir a FuMTran e, por meio dela, preservar a memória e a cultura do setor –, quem sabe eu encontraria forma e espaço adequados para, ao lado da grande epopeia do transporte brasileiro, deixar registrada a narrativa de um case que poderia não ser de sucesso, mas com certeza seria pedagógico: as causas da ascensão e da queda de uma empresa que foi um ícone do TRC; as circunstâncias que me levaram a abandonar um porto seguro para enfrentar desafios e voltar ao que parecia ser o inevitável roteiro da minha vida; e os 8 anos de muita luta – e equívocos – para tentar salvar a companhia.

Nos anos que se seguiram, meus queridos amigos e sócios Thiers e Jésu, certamente debilitados por aquela fase tão difícil, vieram a falecer, deixando muita saudade. Por insondáveis razões, o destino reservou-me mais tempo e outras missões, que tenho procurado cumprir da melhor maneira possível. Assim, por exemplo, presidi a NTC durante 6 anos e, por muitos anos mais, fui diretor da CNT, perseverando nessa luta sem fim e participando, ao lado de grandes companheiros, de conquistas históricas do setor.

Nesta comemoração, tão simbólica para mim, gostaria de abraçar e de homenagear a todos os que fizeram diferença na minha vida profissional, inclusive os muitos que já se foram.

Muito obrigado a todos vocês. Um forte abraço!

Geraldo Vianna

Este texto foi veiculado em agosto de 2020

Especialista em Logística Integrada nos segmentos de Saúde e Beleza

Em nossas 18 unidades, atendemos integralmente a todas as normas e resoluções da ANVISA para armazenagem e transporte de medicamentos, inclusive as constantes na portaria nº 344/98.

Armazenagem

Operações customizadas em ambientes climatizados entre -70°C e +25°C.

Rodoviário

Pontualidade e eficiência com todos os requisitos de qualidade.

Aéreo

Mesma eficiência garantindo o menor prazo possível.

Tecnologia

Informações de todos os processos operacionais em tempo real.

ISO 9001 - 2015

LICENCIADO ANVISA

Prêmio Sindusfarma

Entre os 3 melhores por 12 anos consecutivos (2009-2020)

+55 (11) 2902-5000
ativalog.com.br
comercial@ativalog.com.br

ATIVA LOGÍSTICA

TRANS MODEL AIR EXPRESS

ENTREVISTA

LUIZ CARLOS MORAES

Presidente da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea) desde 2019, Luiz Carlos Moraes afirma o impacto da pandemia na indústria automobilística como um todo. "A partir da segunda quinzena de março, as concessionárias e os Detrans foram fechados, e nossos negócios foram substancialmente afetados. Além disso, o presidente da entidade acredita que o segmento de transporte e indústria estão passando por uma grande transformação. "A sociedade e o consumidor estão mudando, então consequentemente a mobilidade também precisa mudar. Esse é o grande dilema do nosso setor". Confira a entrevista completa:

ASSISTA

Para iniciar a entrevista, gostaríamos que você nos contasse um pouco da sua trajetória no setor até a chegar à presidência da Anfavea. Você sempre almejou atuar em um cargo tão importante como esse?

Primeiramente é um prazer atender à NTC&Logística e fazer parte do anuário. Estamos sempre à disposição para contribuir com o setor de transportes.

Trabalho no setor há algum tempo. Atuei na Mercedes-Benz por muitos anos, principalmente na área de veículos comerciais, mas também na área de automóveis, vans e ônibus, então tenho uma experiencia ampla no segmento. Eu já atuava na Anfavea em comissões e como vice-presidente desde 2011/2012, e em 2019 me tornei presidente.

Desde então, atuo nessa posição na Anfavea e estamos aqui trabalhando em prol do desenvolvimento do setor e da indústria.

Como citado por você e de conhecimento das pessoas que te acompanham, o senhor foi diretor de relações governamentais e comunicação corporativa da Mercedes e agora é presidente da Anfavea. Como acontece esse processo de

O GERENCIAMENTO DOS FABRICANTES DE VEÍCULOS DURANTE A CRISE POLÍTICA NO BRASIL

transição dentro da associação?

A associação tem um processo de eleição a cada três anos, então meu mandato vai de abril de 2019 a abril de 2022. Porém, temos um time de diretoria que são representantes das empresas, que participam em conjunto com os funcionários da Anfavea e que tem o objetivo de representar a indústria em todos os momentos que ela precisar.

O que a Anfavea representa e qual é a sua atuação?

A Anfavea representa 27 empresas fabricantes de automóveis, comerciais leves, caminhões, ônibus, máquinas agrícolas e rodoviárias. Ao todo, temos 65 fábricas em 43 cidades e em 10 estados, portanto a Anfavea possui uma abrangência muito grande. O setor é responsável por cerca de 120 mil empregos diretos, e temos uma capacidade técnica de reproduzir cerca de 5 milhões de veículos por ano.

Temos também uma representatividade relevante em termos de faturamento. O impacto no PIB do país já chegou a 4%, e representamos cerca de 18% do PIB industrial. Então é muito importante, a indústria automobilística tem uma cadeia muito longa. Ao juntar fornecedores e rede de concessionárias, percebe-se que é uma indústria cujo impacto é muito relevante na economia.

A missão da Anfavea especificamente é atuar nas diversas áreas que envolvem nosso setor, no regulatório, com relação às novas normas que serão adotadas pelo setor, no comércio exterior, atuando em conjunto com o governo na definição de acordos comerciais entre os países, além de atuar também em temas relevantes para a sociedade, como a reforma tributária.

São vários itens em que atuamos, e a função da Anfavea é compilar e coordenar essas sessões no sentido de trazer para a indústria e para o país a melhor solução naquele determinado momento.

Em um tom geral, quais os principais desafios da Anfavea no Brasil?

Resposta: Estamos passando por uma grande transformação enquanto indústria aqui no Brasil. A sociedade e o consumidor estão mudando, então consequentemente a mobilidade também precisa mudar; esse é o grande dilema do nosso setor. Como tratar a conectividade, a eletrificação e o compartilhamento de veículos e como trazer os veículos autônomos para o nosso setor?

Estamos discutindo esses temas dentro da realidade do país, por meio do custo Brasil e das dificuldades financeiras e burocráticas. Dessa forma, o desafio da Anfavea é trazer para o Brasil essa indústria que está se transformando lá fora, oferecendo ao nosso cliente um produto tecnologicamente avançado e que reduza o custo do transporte com mais segurança, conforto e conectividade.

O ano de 2020 foi atípico. Graças à pandemia do novo coronavírus grande parte da indústria foi afetada. Como a Anfavea se posicionou para contribuir de alguma maneira com as empresas que ela representa?

ENTREVISTA

Nós estávamos começando o ano em um ritmo muito bom, com um crescimento em relação a 2019, mas infelizmente, como o Brasil todo, fomos impactados de forma muito forte pela pandemia. Então, a partir da segunda quinzena de março, as concessionárias e os Detrans foram fechados, e nossos negócios foram substancialmente afetados.

O nosso primeiro trabalho foi no sentido de gerenciar aquele início da crise, como abrir as concessionárias e atender aqueles veículos em manutenção, como gradativamente abrir os Detrans para voltar a fazer negócios, como ajudar a cuidar da saúde dos nossos trabalhadores, já que temos fábricas com 5 a 8 mil funcionários. Então criamos um protocolo de saúde usando as experiências e o que de melhor foi feito na Ásia, na Europa e nos Estados Unidos para voltar com os negócios de forma segura. Mudamos muitas coisas dentro das nossas fábricas para poder comportar da forma correta os trabalhadores.

Quando a nossa produção estava parada, conseguimos ajudar a sociedade com a manutenção de respiradores para os hospitais, já que muitos estavam desativados por falta de manutenção. Então os trouxemos para nossas fábricas, fizemos a reparação e os devolvemos para o sistema público de saúde. Ajudamos também a construir novos respiradores, disponibilizamos veículos e fizemos diversas doações. Enfim, nós fizemos muitas ações solidárias para ajudar a sociedade a enfrentar o vírus nos meses iniciais da pandemia.

Com relação à economia, começamos a trabalhar em mecanismos para diminuir os impactos da pandemia. Colaboramos com sugestões da Medida Provisória 936, que se referia à suspensão e à diminuição da jornada de trabalho e a outras medidas referentes a capital de giro e a redução de impostos que pudessem ajudar não apenas o nosso setor, mas o geral.

Como o senhor avalia esse envolvimento do governo no atendimento às empresas? As medidas tomadas foram suficientes para diminuir o impacto da pandemia nas organizações?

Resposta: Acredito que na questão trabalhista, por meio da MP 936, sim. Foi uma medida muito importante aprovada rapidamente e que ajudou diversos setores. Porém, o governo não auxiliou grandes empresas, então o nosso segmento não teve nenhum apoio, mesmo em linhas de créditos.

O governo federal injetou dinheiro na economia com o auxílio emergencial e, segundo os dados, o Ministério da Economia liberou cerca de 600 bilhões de reais, o que estimulou outros setores com o consumo e indiretamente ajudou a economia. Do ponto de vista social, esse auxílio do governo foi correto e ajudou indiretamente a economia a passar desse período crítico de pandemia.

As vendas de caminhões vêm variando entre quedas e altas durante os últimos meses. Como a Anfavea explica essa instabilidade? Ela já estava prevista por conta dos impactos causados pelo coronavírus?

Ninguém nunca tinha passado por uma pandemia, então não foi uma crise econômica somente, mas uma crise sanitária que trouxe consequências econômicas. No início, paralisamos as fábricas, e depois de um período retomamos e percebemos um movimento de procura de caminhões, puxado principalmente pela alta do agronegócio, que continua sendo uma grande alavanca da economia. A logística também teve um momento importante com a distribuição urbana e com o aumento das vendas por e-commerce.

Agora estamos voltando a ter um entendimento melhor do mercado. Existe ainda algumas dúvidas de quais segmentos vão alavancar a economia, mas já podemos perceber que caminhões terão uma queda menor do que os automóveis e ônibus, que foram substancialmente mais impactados.

Levando em conta as projeções feitas no início deste ano, o senhor acredita que já estamos nesse processo de retomada econômica ou ainda falta muito para pensarmos em algo nesse sentido?

É muito difícil fazer uma previsão, porque estamos com um grande problema de saúde que afeta a socieda-

de, ainda temos um número substancial de pessoas sendo infectadas e temos diferentes situações por estados. Ninguém sabe exatamente o que esperar. Mesmo os economistas não conseguem analisar corretamente graças a essas incertezas que nos cercam. O que nós esperamos é que o Brasil tenha o controle na saúde até termos vacina e remédios que nos deem mais segurança.

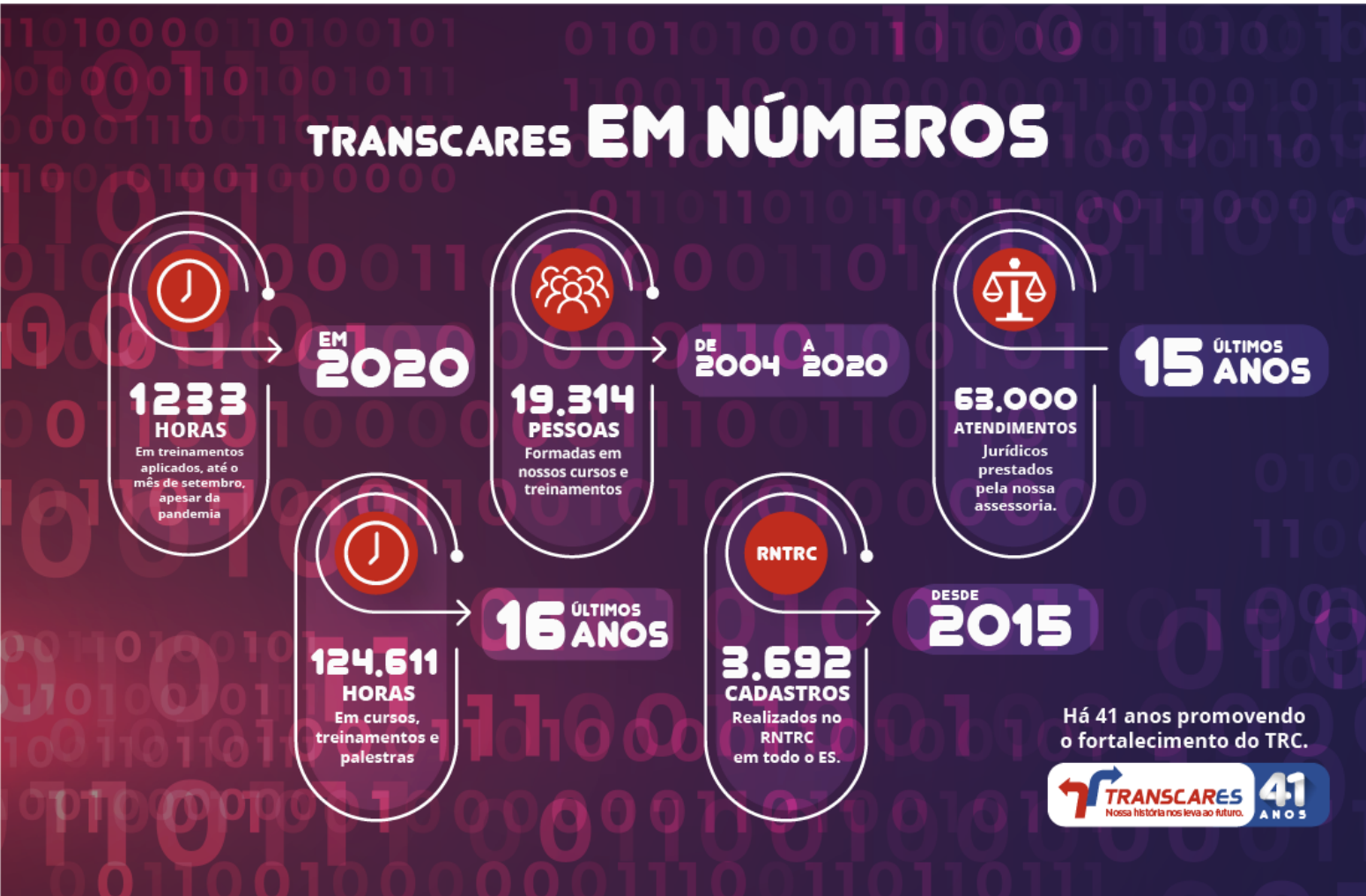
Temos também uma preocupação com relação à forma como a economia vai reagir quando o governo deixar de liberar o auxílio emergencial. Portanto, ainda existem muitas dúvidas de como será essa transição de 2020 a 2021.

Esperamos que o governo implemente e retome a aprovação das reformas, porque sem elas a confiança do consumidor pode diminuir. Apesar de esperarmos que não, podemos voltar a patinar e ter maiores problemas, mas ainda é muito difícil criar uma previsão. Estamos tentando entender um pouco melhor como vai ser esse ajuste no final deste ano e no início de 2021.

Ainda sobre as expectativas para 2021, gostaria de saber de que forma o senhor, presidente Luiz Carlos Moraes, espera receber o próximo ano e de que forma o senhor acredita que podemos evoluir nesse processo.

Volto a frisar que não podemos descuidar da questão sanitária. Estamos vendo o que está acontecendo na Europa, com novos aumentos de contaminação. Então partindo do pressuposto que teremos um controle no ano que vem, então espero que o governo volte a prosseguir com a aprovação das reformas, traga confiança para o mercado e faça com que o setor e o consumidor estejam estimulados a produzir e consumir. Essas reformas também são fundamentais para voltarmos a investir de forma robusta na infraestrutura.

Dito isso, podemos imaginar que em 2021 teremos um crescimento. Ainda não temos o número da Anfavea, mas esperamos que essa retomada aconteça e que o próximo ano seja muito melhor e mais produtivo que 2020.



Um momento para I(RE)NOVAÇÃO

Por Coordenação Nacional da COMJOVEM
André de Simone, Antonio Ruyz e Joyce Bessa

Em novembro de 2020, a Comissão de Jovens Empresários e Executivos da NTC&Logística, a COMJOVEM, completará seu décimo terceiro aniversário. Esse com certeza será um dos mais emblemáticos e importantes para toda a comissão e seus mais de 530 membros espalhados por todas as regiões do país, para o setor e para a sociedade mundial no geral.

Diante do rápido avanço da pandemia no Brasil e com todos os setores sendo severamente afetados, vimos todos os nossos planos, objetivos e rotina sendo transformados em pouco tempo, em alguns casos sem que tomássemos conta da proporção.

Nossas empresas foram rapidamente transformadas, dando espaço a mais uma atividade, dessa vez essencial e obrigatória, adaptando-se ao novo tempo que muitos gostam de chamar de "novo normal". Não podemos, claro, deixar de lado o quanto que estamos aprendendo nesse tempo todo, principalmente sobre a importância da tecnologia, a qual, mesmo que já usássemos, tornou-se fundamental para diversos projetos.

A rotina das entidades de classe e das diretorias foi afetada consideravelmente, e por incrível que pareça não podemos dizer que foi negativo. Temos a informação de que muitos, que devido à correria não conseguiam acompanhar, puderam em apenas um clique estar por dentro e até ajudar nas decisões, mesmo que virtualmente.

No caso dos eventos da NTC e da COMJOVEM, as coisas não estão sendo fáceis. Cancelar diversas atividades que fazem parte da nossa história na comissão e no setor tem sido difícil de assimilar, e mesmo sendo por um motivo muito maior, que é prioritariamente a nossa saúde, não podemos deixar de lado a importância dos encontros, a começar pela expectativa da preparação, que sempre esteve presente.

Falando nisso, queremos exprimir sobre o estar presente e também sobre os objetivos da comissão. Esse tempo totalmente difícil nos coloca à prova frente a tudo o que aprendemos em tempos que podemos considerar de "normal". Foram diversos eventos, palestras, conteúdos e conversas que tivemos ao longo dos anos, propiciados por essa comissão, pertencente a uma entidade à frente do seu tempo e também com núcleos ligados a sindicatos respeitados e protagonistas de muitas iniciativas que transformam diariamente a realidade do transportador brasileiro.

Será que aprendemos o suficiente sobre a real união, sobre a crença em dias melhores e sobre a importância de não desistirmos mesmo quando as coisas estão difíceis ou diferentes do nosso gosto?

De fato, a experiência de cada um conta muito para que possamos passar por esse momento de cabeça em pé, mas principalmente construindo um novo momento, porque nosso setor é campeão nisto. Sempre fomos afetados por questões políticas, financeiras e de infraestrutura, e mesmo assim não desistimos. Continuamos firmes construindo um novo amanhã não só para as nossas empresas, mas para a sociedade como um todo, que é totalmente beneficiada pelos nossos serviços e, com certeza, pela nossa coragem de acordar todos os dias e de prosseguir.

Hoje o nosso pedido é para que tenhamos força para continuar o bom caminho que nos trouxe até aqui. De fato, vamos passar por momentos como esses, mas o sentimento de união, de boa vontade, de fé, de amor pelo próximo e de respeito mútuo aos projetos que tanto defendemos não pode passar despercebido: eles devem servir de motivação para acreditarmos que dias melhores estão por vir.

Precisamos resgatar diariamente o espírito COMJOVEM. Aquele que defende com garra os que mais precisam, como estamos fazendo em diversas ações sociais, com participação fundamental na vida de quem mais precisa, e, claro, que nunca esqueçamos que essa família que formamos aos longo de tantos anos precisa estender a mão aos que estão precisando – e não só aos de fora, mas de dentro também, e isso só pode ser feito com muita força e empatia.

A COMJOVEM existe por uma razão, e com certeza os números não mentem: as conquistas ao longo desses anos são grandes, o espaço e respeito de diversas entidades, fornecedores e personalidades do setor e fora, que tanto nos apoiam em projetos, comprovam nossa referência atemporal. Queremos, precisamos continuar trilhando esse caminho e dando mais oportunidades e aprendizado aos que continuarão levando esse legado.

Sabemos que muitos de nós estão de certa forma abalados e deixando isso interferir, até mesmo sem querer, nas decisões, transformando o desistir no melhor caminho. Mesmo que todos considerem compreensível, uma vez que somos humanos, pedimos sempre que reflitam sobre nossos objetivos e o porquê de estarmos aqui. Vamos criar uma rede de incentivo, de mais conversas e de construção de um novo TRC, que é feito todos os dias por cada um de nós. Uma rede onde desanimar e desistir não seja a escolha.

Com certeza temos dentro de nós a força para isso; basta usar e seguir acreditando que só nós somos responsáveis pelo que escolhemos, e queremos que seja com certeza prosseguir, mesmo nas adversidades.

Finalizamos parafraseando o filósofo Epicuro, que nos diz: "Os grandes navegadores devem sua reputação aos temporais e às tempestades."

COMJOVEM, a experiência que com certeza traz i(re)novação.

Um forte abraço e conte sempre com a gente!

COMO A PANDEMIA INFLUENCIOU O TRANSPORTE DE CARGAS

ARTIGO PREMIADO

Por Luis Felipe Machado

Luis Felipe Machado
Coordenador do Núcleo COMJOVEM São Paulo Sócio-diretor da Formato Transportes

A influência da pandemia nas nossas vidas e o novo normal devem ser os argumentos mais utilizados em qualquer conversa, seja ela empresarial ou em uma roda de bar. Não há como negar o impacto dessa ebulição de novidades, mas é preciso ir um pouco mais a fundo para sairmos do roteiro tradicional e não repetirmos por osmose ou como robôs aquilo que ouvimos e vemos.

O que parecia inimaginável aos olhos comuns, mas que já teve retrato em filmes, carrega um caráter aparente de mudança comportamental e gera diversos desconfortos ao nosso ambiente comum. Entretanto, expõe também características do nosso instinto, e vejo a sobrevivência como o mais latente de todos. Quando levamos isso ao nosso transporte rodoviário de cargas, ou TRC, é possível entender como de fato a pandemia influenciou ou não o setor. Influenciar é ocasionar ou ser alvo de modificações. Então, indo mais ao pé da letra nessa provocação, como a pandemia realmente modificou o TRC? Assistimos a empresas quebrarem, soubemos de muitas demissões, de reestruturações, de aquisições e de fusões, mas vimos também outras aumentando a receita,

o volume, investindo. Umas buscando aumento de frete, outras reduzindo, no final das contas todo mundo tentando sobreviver. O que temos de diferente nisso? Na prática somos os mesmos, com a única diferença da vivência de uma pandemia, ou seja, um fator externo agindo nos nossos negócios e no mercado nos obrigando a sobreviver. Mas já não fazíamos isso? A sobrevivência sempre foi instintiva no TRC; nos bastidores escutamos as histórias de sobrevivência, de sacrifícios e de dificuldades. Tivemos mais uma, e que está passando.

Essa força da sobrevivência que sai de algum lugar e que nos diferencia deveria ser revista. Se a questão fosse sobre a nossa expectativa de como a pandemia deveria influenciar o TRC, eu teria a resposta na ponta da língua. Que tenhamos aprendido a nos valorizar mais. A greve de 2018 não conseguiu, mesmo tendo todos os pré-requisitos para isso, mas a pandemia é a ocasião perfeita para uma segunda chance. Nossa energia de sobreviver deveria ser despendida em melhorias, rentabilidade, estabilidade, sustentabilidade.

Se você está passando pela pandemia achando que tudo vai mudar ou mudou, que somos novas pessoas, um novo mercado, um novo comportamento, não está enganado. Porém, não pode esquecer que nada acontece por acaso; é preciso agir. Agir é realizar, é sair do modo robotizado de achar que fomos influenciados e colocar em prática. Vai querer passar aperto de novo na próxima dificuldade externa? O que você vai priorizar agora? O que fará de novo? Qual medo você ganhou ou perdeu nessa pandemia? Se essas respostas forem vagas, realmente não há influência da pandemia em você e na sua empresa, há continuísmo do modo sobrevivência. Podemos ir além, temos uma segunda chance acontecendo, e não demore, não deixe essa história passar sem você agir.

ENTREVISTA

ROBERTO MIRA

PREOCUPAÇÃO CONSTANTE COM A SEGURANÇA NAS ESTRADAS

Para iniciarmos a entrevista, gostaria que o senhor nos falasse um pouco de como foi assumir a vice-presidência de segurança, um cargo tão importante na NTC.

No primeiro momento, quando me chamaram para assumir o cargo de vice-presidente de segurança, eu pensei que seria tranquilo, mas confesso a você que não foi.

Logo no início eu fui para cima com muita força, tentando diminuir de forma intensa o roubo de cargas em todo o país. Procurei polícias e recomendei que elas fizessem ações mais efetivas para combater os crescentes números do roubo de cargas. Na época, isso vazou para o crime, fui até ameaçado de morte. Portanto, nesse primeiro momento não foi fácil, não.

Mas como não sou de desistir fácil, nos concentramos na redução do roubo de cargas e seguimos adiante nessa questão tão importante de segurança.

Quais os principais desafios de lutar pela segurança do transporte rodoviário de cargas?

O principal desafio é reduzir o número do roubo de cargas em todo o Brasil. Para isso, tínhamos que fazer algumas mudanças nas legislações – e fizemos diversas. Por exemplo, implementamos em oito estados da federação o Procarga, que é a união de setores da justiça e polícias, como o Ministério Público, Polícias Civil, Militar, Rodoviária, Estadual e Federal para debaterem e criarem planos efetivos para combater os receptadores.

Se diminuirmos os receptadores, o criminoso não

"Temos uma demanda com o governo federal para que façam mais ações nas estradas e nas grandes capitais no combate ao receptador. Isso já está pautado e vai acontecer, então tenho certeza de que o governo ajudará nesse combate."

terá para quem vender e esse tipo de delito não será vantajoso. Então inicialmente o foco foi o receptador, e foi fantástico, pois as organizações criminosas perceberam que estávamos criando um sistema eficaz contra o roubo de cargas.

Como a pandemia do coronavírus impactou o roubo de cargas no TRC?

Não vejo que tenha impactado em muita coisa. Claro que, com a redução no volume de cargas transportadas, os roubos também estão menores, mas proporcionalmente essa diminuição parte das nossas ações de prevenção e de combate ao crime. Então com relação ao roubo de cargas eu não colocaria o coronavírus como destaque para essa diminuição.

O que o governo federal tem feito para diminuir o número de roubo de cargas nas estradas do país?

Agora que o governo federal está acertando com a Polícia Federal e as coisas estão se encaixando, temos uma demanda com o governo federal para que façam mais ações nas estradas e nas grandes capitais no combate ao receptador. Isso já está pautado e vai acontecer, então tenho certeza de que o governo ajudará nesse combate.

Estamos trabalhando com o governo federal para que o perdimento do CNPJ do receptador de cargas seja mais assertivo. Além disso, já temos em alguns estados o perdimento da inscrição estadual, e em muitas cidades o receptador está perdendo a sua licença de funcionamento municipal. Isso é mais uma ação que estamos fazendo e tenho certeza de que, quando conseguirmos abranger todo o Brasil, teremos pouquíssimos roubos.

Sabemos que existem medidas para que as transportadoras estejam mais seguras quanto ao roubo de cargas. Quais delas tem sido mais efetivas nesses aspectos?

As mais efetivas são sempre relacionadas às tecnologias, ou seja, a tecnologia está em primeiro lugar no combate ao roubo de cargas nas transportadoras.

ENTREVISTA

A transportadora tem que rastrear muito bem o caminhão e a carga, e já existem muitas tecnologias à disposição do empresário do transporte. O motorista também tem que ser bem treinado, e existem diversas outras funcionalidades que protegem os caminhões e as cargas contra os roubos.

O empresário do transporte que quiser ter um bom resultado contra o roubo de cargas precisa tomar todos os cuidados. Quando o roubo acontece, a transportadora precisa utilizar os dados criados pelas tecnologias disponíveis e levá-los até a polícia para auxiliá-la nessa busca.

Hoje a minha empresa é uma das menos roubadas do Brasil. Gosto de frisar isso pois serve de exemplo para que os transportadores utilizem as tecnologias e sejam ativos na busca pelas cargas roubadas.

O que ainda falta para que o Brasil tenha um combate mais efetivo contra o roubo de cargas?

Resposta: Faltam mais ações para os empresários do transporte contra o roubo de cargas e mais ações das polícias enquanto órgãos de segurança pública.

No entanto, tenho certeza de que essas ações que estão sendo realizadas, e o nosso esforço para criar ações vai impactar positivamente todo o setor.

É importante também que o embarcador entenda a necessidade da segurança durante todo o transporte. Daí vem a importância do frete valor, principalmente nas cargas fracionadas, que requerem um maior cuidado com tecnologia, logística e transporte.

Conscientizar o embarcador da necessidade do frete valor é um dos maiores problemas enfrentados pelos empresários do transporte atualmente.

Quais as expectativas para 2021 no que tange ao roubo de cargas?

Acredito que em 2021 teremos ações pontuais da Polícia Federal em conjunto com a Polícia Rodoviária para continuar diminuindo o roubo de cargas. Fundamentalmente nos oito estados com maiores índices, essas ações precisarão ser mais firmes.

Esperamos que em 2021 o número seja menor que 2020, que já foi menor que 2019. Ou seja, estamos conseguindo combater e diminuir os índices de roubo de cargas em todo o Brasil.

Sintropar

Sindicato das Empresas de Transportes de Cargas e Logística do Oeste do Paraná

UNIDOS PELA SINERGIA DO SETOR

Faça parte da entidade que atua há 33 anos buscando mais que soluções para o empresariado, mas também representatividade para um setor mais forte na região do Oeste do Paraná.

Acompanhe-nos nas redes

facebook.com/sintropar

ONDE ESTAMOS
Rua Estados Unidos, 522
Cascavel - Paraná - Brasil

FALE CONOSCO
(45) 3225-1714
sintropar@sintropar.com.br

Segmento de transporte e movimentação de cargas pesadas sofre há anos com outro tipo de epidemia

POR JÚLIO EDUARDO SIMÕES

O ano de 2020 iniciou com uma clara melhora na demanda para o setor de transporte e movimentação de cargas pesadas, mas logo foi fortemente afetado, como todo o mercado, pela pandemia da covid-19.

Porém, há anos que o segmento vem sofrendo de outra epidemia. As empresas locadoras de guindastes e as de transportes pesados e excepcionais vêm experimentando várias crises que se repetem ciclicamente com pequenos intervalos de crescimento e melhoria no volume de serviços para o setor, além dos graves problemas de infraestrutura.

Crises econômicas de menor intensidade, que por vezes não afetam outros segmentos econômicos, impactam profundamente os segmentos de transporte e movimentação de cargas pesadas, pois qualquer intensidade que seja afeta o andamento de investimentos em obras, sejam elas de pequeno ou grande porte. No entanto, quando falo de epidemia, não estou me referindo a crises econômicas nem à infraestrutura.

Refiro-me à enorme deslealdade comercial que impera há anos no segmento gerada pelas próprias empresas prestadoras desses serviços, aviltando cada vez mais os preços. Isso vai crescendo como bola de neve e afetando mais e mais empresas, em alguns casos inconscientemente, mas em muitos outros premeditadamente.

Como empresas que praticam preços aviltados sobrevivem por tanto tempo? Entre as más práticas adotadas, podemos citar o desrespeito às legislações emanadas pelos órgãos com circunscrição sobre as vias; sonegação de peso da carga e do equipamento transportador, visando realizar transportes para os quais não possui equipamento correto ou simplesmente para pagar menor valor de taxas; não pagamento de impostos; constantes atrasos da folha de pagamento; desconhecimento dos custos reais da empresa; baixo nível de treinamento e qualificação da mão de obra; manutenções com qualidade aquém do necessário; realização de serviços sem a devida atenção técnica; não planejamento da movimentação de carga e o desrespeito com a saúde e o meio ambiente.

Essas são algumas, mas há outras, e todas se caracterizam por deslealdade comercial, falta de ética e desvio de conduta.

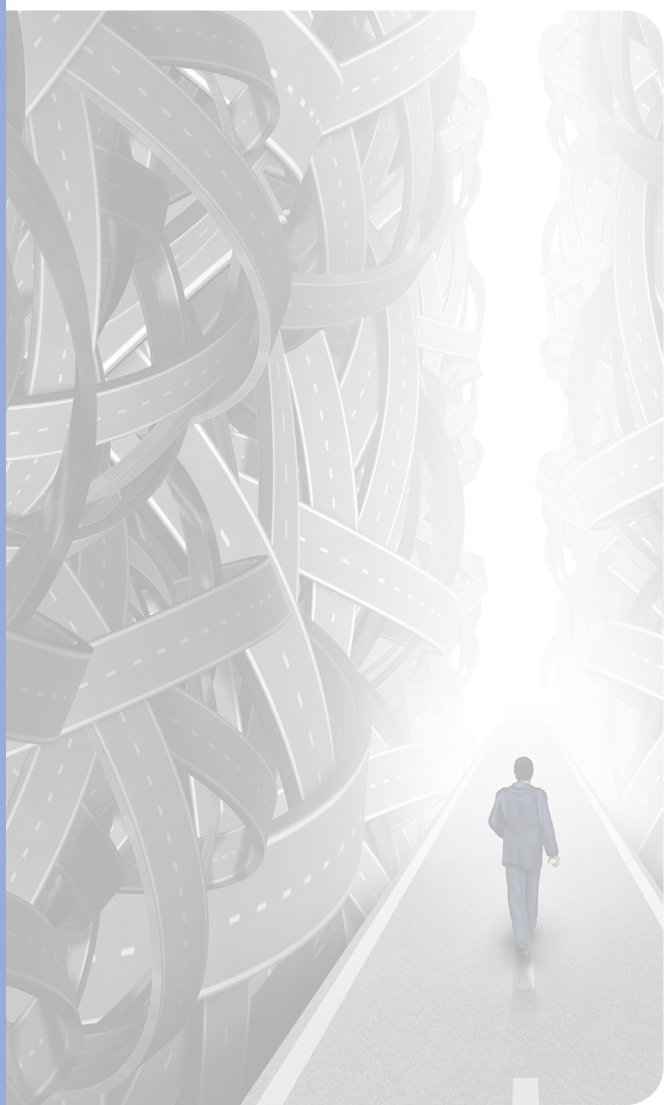
Muitas empresas, hoje, continuam operando somente para pagar a folha de pagamento, fornecedores e impostos, e muitos nem isso têm conseguido. Algumas por opção e muitas outras por impossibilidade. Como será na hora de renovar a frota? Como pensar em inovação diante deste cenário? Essas são algumas das centenas das perguntas que se podem fazer.

A pandemia de covid-19 veio agravar ainda mais o que já não estava indo bem. Porém, quando tudo isso passar, espero que todos estejam bem de saúde e que passem a olhar com mais cuidado as boas práticas, fundamentais para a sobrevivência do segmento.

Júlio Eduardo Simões
Fundador e presidente da Locar Guindastes e Transportes Multimodais Ltda desde 1988. Assumiu a presidência do SINDIPESA em 2017.

SINDIVAPA com foco na assistência diária às empresas e empenho na formação de novos líderes para o futuro do TRC

POR CARLOS EDUARDO BUENO



O Sindicato das Empresas de Transporte de Cargas no Vale do Paraíba e Litoral Norte (SINDIVAPA) é forte representante do transporte rodoviário de cargas (TRC), ativo e participante no setor. Está sempre presente participando dos pleitos para conquistas nas áreas tributárias, trabalhistas, entre outras, buscando constantemente atender as necessidades que o setor demanda.

A diretoria do SINDIVAPA desenvolve uma gestão focada na assistência direta às empresas associadas, relacionando-se com o dia a dia da empresa e de sua equipe com objetivo de que os resultados da sua atuação aconteçam em linha crescente. A participação do empresariado é imprescindível para continuidade do trabalho do SINDIVAPA, mantendo essa relação em um ambiente colaborativo para as empresas e pertinente para diretoria apurar os assuntos a serem pautados e trabalhados em benefício das empresas associadas.

O SINDIVAPA prioriza seu trabalho em prol do TRC e dos atuais empresários que atuam com coragem neste país que vive um momento desafiador, mas em igual importância vem trabalhando para fortalecer a Comissão Nacional de Jovens Empresários e Executivos do Transporte Rodoviário de Cargas (COMJOVEM), que tem como objetivo 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. Inseri essa descrição completa do que é a COMJOVEM para reforçar quanto empenho devemos ter para a formação desses novos empresários. Muitos serão líderes para modernizar o setor, mas principalmente precisam estar capacitados

para defender os interesses do TRC. Dessa forma, a atual gestão valoriza e fomenta a participação desses jovens empresários.

Enfim, prezamos pelo trabalho focado na realidade das nossas empresas associadas, que estão distribuídas pela região que contempla o Vale do Paraíba, o Litoral Norte e a Serra da Mantiqueira. Seguiremos em frente com dedicação no enfrentamento diário do TRC.

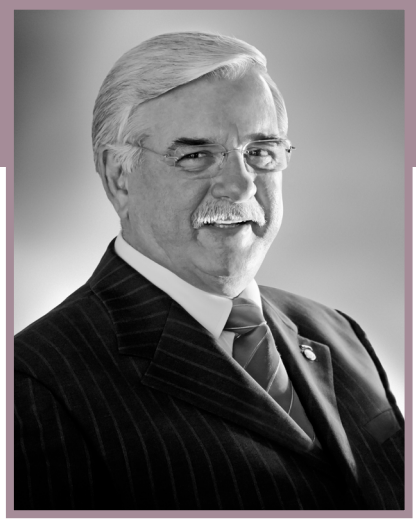
Desejo a todos vigor, resiliência e sucesso!

ASSISTA

Carlos Eduardo Bueno

43 anos, empresário, proprietário da CAMAFRAN Transportes, herdeiro do transporte rodoviário de cargas pelas mãos do seu pai e incentivador sr. Carlos Bueno. Casado com Christiane Cunha Claus Bueno, tem duas filhas, Milena Bueno e Manuela Bueno. No SINDIVAPA sempre muito atuante, participou da COMJOVEM por vários anos, foi membro da diretoria na gestão 2015/2017 e desde 2018 é presidente do SINDIVAPA.

PANORAMA



FLÁVIO BENATTI
EX-PRESIDENTE DA NTC&LOGÍSTICA
2008-2010 E 2011-2013

Como você avalia setor de transporte no ano de 2020 diante da pandemia do novo coronavírus?

Neste ano, o setor de transporte rodoviário de cargas (TRC) foi reconhecido como essencial para o país, mas claro que foi um ano em que o setor também sofreu muito. A economia foi muito afetada, principalmente nos primeiros três a quatro meses da pandemia, e com isso o TRC acabou sendo bastante impactado. Embora tenha mantido suas atividades funcionando na medida do possível, sofreu muito economicamente para manter suas estruturas.

A queda foi muito grande. Tivemos momentos em que o volume de cargas caiu quase 50% em determinados segmentos do TRC. As empresas tiveram que manter suas estruturas mesmo com quedas tão significativas como essa.

Então, com esse forte impacto, acredito que alguns segmentos levarão algum tempo para se recuperar completamente, mesmo diante de uma recuperação econômica.

As entidades sempre tiveram um importante papel nas maiores crises da história deste país. Qual a sua avaliação do trabalho delas diante dessa crise?

Foi fantástico. A começar pela CNT, gestora do SEST SENAT, que se tornou o grande parceiro de primeira hora do setor, dando total apoio com as suas estruturas e auxiliando todos os profissionais do segmento, fossem eles CLTs ou autônomos.

A própria NTC&Logística também foi uma grande parceira do setor. Realizou pesquisas, trouxe estatísticas, mostrou ao setor as realidades, participou ativamente das discussões e forneceu todas as informações por meio de lives. A COMJOVEM também teve uma participação fantástica durante esse período.

Nesse momento de pandemia, o que mais vale são as informações e os caminhos a serem tomados, e acredito que o trabalho feito nas entidades, fundamentalmente na CNT e na NTC&Logística, foi essencial para colocar o setor no topo das discussões.

As organizações atuaram de maneira brilhante. Foi um grande teste para que as pessoas entendessem a importância das entidades para qualquer setor da economia, e no nosso setor esse trabalho foi fundamental.

O que o senhor projeta para 2021 e como será o futuro?

Na realidade, estamos torcendo para que tenhamos uma cura para o vírus. Estamos em uma discussão muito grande em relação às vacinas, com diversos laboratórios trabalhando nisso.

É difícil conviver com os altos e baixos que temos atualmente. Nós víamos uma certa tranquilidade na Europa até pouco tempo atrás, mas agora, com uma segunda onda, tudo muda. No Brasil, a mesma coisa está acontecendo em algumas regiões.

À medida que o momento está passando, nós estamos aprendendo a lidar com esse "novo normal", mas eu entendo que só teremos uma tranquilidade quando a vacinação estiver em andamento. Assim, as coisas voltarão a acontecer de forma natural, e a economia voltará a ter seu ritmo normal. Enquanto isso não acontece, não vejo a economia aquecendo. Alguns setores terão bons momentos, com crescimentos exponenciais, mas a economia de maneira geral só voltará a seu ritmo natural quando tivermos uma real tranquilidade.

O SINDICAMP

Fundado em 1983, o Sindicato das Empresas de Transportes e Cargas de Campinas e Região tem a finalidade de representar os empresários do ramo de transporte rodoviário de cargas e logística de Campinas e região, junto às autoridades em todos os níveis das administrações pública, privada, federal e estadual. O SINDICAMP representa 31 cidades da região.

Com sua sede localizada na cidade de Campinas, o SINDICAMP está estrategicamente localizado no TICLOG – Terminal Intermodal de Cargas para empresas de Transportes, logística e Industrial, localizado em Campinas, às margens das Rodovias Anhanguera, Bandeirantes e Dom Pedro I, ao lado do principal entroncamento ferroviário do país.

O SINDICAMP faz parte da Federação das Empresas de Transporte de Cargas do Estado de São Paulo, composta por 14 entidades e figura entre os maiores sindicatos patronais do setor no Brasil.

CONHEÇA A NOVA PLATAFORMA DIGITAL DO SINDICAMP

As principais notícias do setor, eventos e benefícios

- RNTRC
- Despoluir
- Certificado Digital
- Assessoria Jurídica
- Recursos Humanos
- Avaliação Psicológica
- Exames Toxicológicos

Acesse o nosso site

www.sindicamp.org.br

SINDICAMP

Sindicato das Empresas de Transportes
de Cargas de Campinas e Região

/sindicamp

Consequências da crise para o transporte rodoviário de cargas

POR ENG. ANTONIO LAURO VALDIVIA NETO

Além de ter impactos diretos na saúde, a crise suscitada pela covid-19 também afetou de forma drástica toda a economia do país, e os níveis do impacto foram distintos a depender da renda, da região e da idade das pessoas. Para as empresas não foi diferente: houve diferenças de impacto em função do segmento de atuação, da região, do porte da empresa e de como ela estava financeiramente quando iniciou a crise.

Por parte dos governos, no que tange à manutenção da economia, houve o anúncio de várias medidas. Para o governo, as medidas foram suficientes, ou pelo menos pode se dizer que foram as que estavam dentro das suas possibilidades, mas alguns acharam que elas foram insuficientes.

Dentre as principais ações anunciadas pelo governo ao longo da crise, tem-se, por exemplo:

- o auxílio emergencial de R$ 600 para trabalhadores informais, desempregados, contribuintes individuais do INSS e MEIs. Essa medida atendeu mais de 50 milhões de pessoas e foi prorrogada até o final do ano com 50% desse valor;
- a linha de crédito emergencial voltada a pequenas e médias empresas cujo faturamento esteja entre R$ 360 mil e R$ 10 milhões como forma de ajuda no pagamento dos salários de seus funcionários. Essa operação foi feita em parceria com o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) e com os bancos privados;
- houve iniciativas desse tipo por parte de governos estaduais também, como foi o caso do estado de São Paulo, que disponibilizou R$ 1,1 bilhão em capital de giro e atendeu 825% mais empresas que em 2019. O banco ajustou sua política de crédito – voltada principalmente ao financiamento de projetos

inovadores e sustentáveis – para atender à necessidade de capital de giro decorrente da falta de liquidez das empresas.

- a linha de crédito da Caixa Econômica Federal voltada ao microempreendedor individual e a micro e pequenas empresas para que obtenham capital de giro.

Dificuldade de acesso aos programas do governo

Contudo, além da ajuda não incluir às grandes empresas e, como sempre acontece nestes casos no Brasil e, apesar de o volume beirar R$ 1 trilhão, o recurso às pequenas e às médias empresas enfrenta dificuldades para chegar na ponta, seja por problemas na oferta, seja pelo baixo apetite por endividamento frente às imposições para o acesso aos empréstimos. Segundo balanço divulgado pelo BNDES, do crédito aprovado em todas as ações emergenciais voltadas ao combate à pandemia, só 17% do valor disponibilizado teria sido aproveitado até maio.

"Levantamento feito no final de abril pelo Sindicato de Micro e Pequenas Indústrias do Estado de São Paulo (Simpi) mostrou que 87% das micro e pequenas indústrias não tiveram acesso a crédito e que 75% acreditam que as medidas anunciadas não estavam chegando a seus negócios."

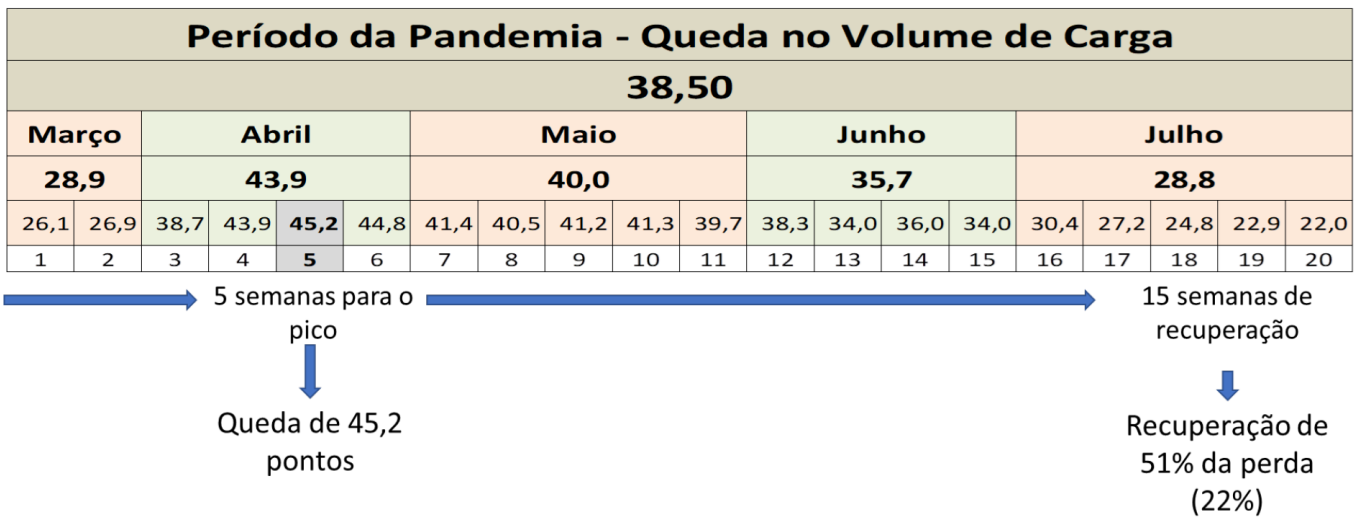
O mercado de transporte rodoviário de carga (TRC)

Desde o início da crise aqui no Brasil, a Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística (NTC&Logística) desenvolveu um indicador para medir e acompanhar o impacto que a crise causou ao TRC. A base de informação dele foi o volume de carga transportada, e, por ser uma variável representativa de desempenho do setor, ela está ligada diretamente ao faturamento, à produção e ao número de veículos e de colaboradores, entre outros.

O indicador mostrou durante 20 semanas a variação no volume de carga transportado em relação à condição normal, ou seja, sem a influência que o coronavírus causou à economia. Para a definição do indicador, foi feita uma pesquisa objetiva junto aos transportadores, na qual houve um total de 7.236 participações durante as 20 semanas. Os números da pesquisa mostraram que a queda inicialmente foi forte: em uma semana, caíram 26 pontos; em duas, já havia atingido 38,7 pontos; e com cinco semanas, atingiu-se a máxima de 45,2 pontos. Após o pico, houve uma estabilização por seis semanas no patamar de 40 pontos, reduzindo semana após semana, até atingir 22 pontos na vigésima semana.

O desafio para o setor não foi diferente dos demais com algumas poucas exceções, como foi o caso dos setores alimentício, farmacêutico e do agronegócio, setor este que se encontrava em plena safra no início da crise

O TRC teve que enfrentar uma queda média no perí-



odo de 38,5%, que ocorreu de forma muito rápida, atingindo quase 40% em duas semanas. Inicialmente, não houve chance alguma de adaptação devido à rapidez do acontecimento, e, para piorar, as decisões tomadas pelas administrações das empresas tiveram que conviver com a incerteza de como e quando seria o retorno à normalidade.

As dificuldades e os custos gerados pela crise ao TRC

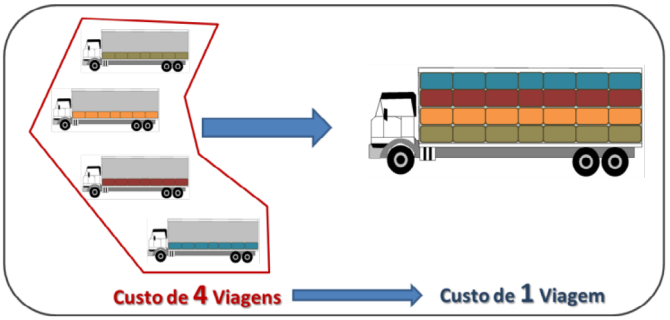
Por ser uma atividade essencial para o funcionamento da sociedade e à vida das pessoas, o transporte rodoviário de cargas teve que manter abastecimento das cidades e do campo em praticamente tudo que era necessário, como alimentos, remédios, combustíveis. Ele não podia parar e não parou. Então, o TRC teve que trabalhar com 40% a menos de carga, o que a princípio parece bom (melhor ter 60% de trabalho que nada), mas na verdade não é, pois as dificuldades acabam se agravando. Há de se enfrentar:

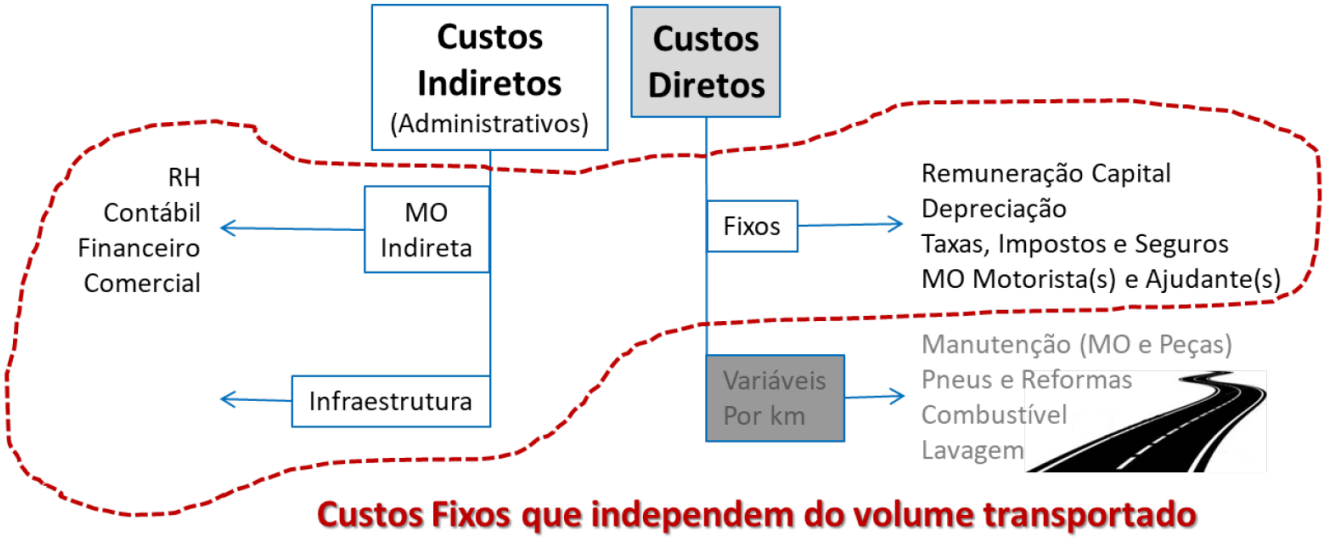
1. Pagamento dos custos fixos: a carga diminuiu; basta parar o caminhão que os custos cessam.

Isso não foi verdade, pois toda empresa tem custos fixos, e no TRC não é diferente. É necessário arcar com toda a estrutura administrativa (água, luz, comunicação, IPTU, aluguéis, pessoal administrativo etc.) e operacional, com a mão de obra (motoristas e ajudantes), com o custo fixo dos veículos (IPVA, seguro, licenciamento etc.) – tudo isso com 40% a menos de faturamento.

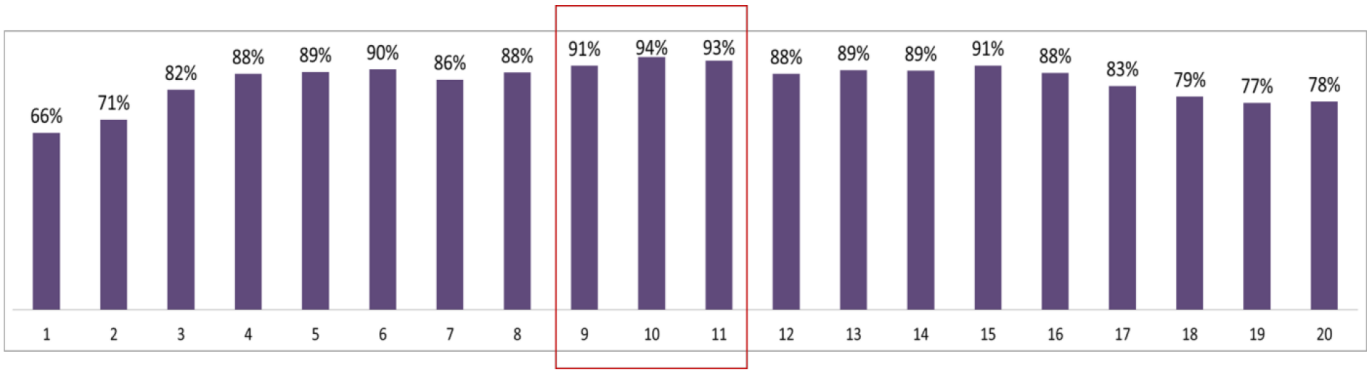
2. Cumprimento de prazos: como cumprir prazos mantendo a mesma frequência da condição anterior à pandemia com 40% a menos de carga?

Além dos custos fixos, quando a frota roda, aparecem os custos variáveis, que são custos atrelados à quilometragem rodada pelo veículo de transporte. Assim, como fazer uma viagem de algumas dezenas, centenas ou milhares de quilômetros com um veículo, gastando peças, pneus, combustível, com só 60% da sua capacidade ou do seu faturamento? A única solução lógica e possível foi aumentar os prazos de entrega, ou seja, juntando a meia carga de duas ou mais viagens em uma e, ainda assim, arcar com o custo fixo da empresa e do veículo que deixou de viajar.





A pesquisa apontou que mais de 90% das empresas foram afetadas negativamente pela crise, em torno de 6% não sofreram impacto algum e 4% das empresas foram privilegiadas com aumento no volume de carga.



3. O custo do retorno vazio: como abastecer localidades cuja economia está praticamente parada?

Apesar dos escritórios estarem em home office e das indústrias e de parte do comércio estarem fechados, a população tem que comer, se medicar e fazer a manutenção de itens como casa, veículo e eletrodomésticos. Neste caso, o caminhão que foi carregado para suprir as necessidades da região e voltava trazendo o que se produzia lá passou a não ter nada para trazer de volta. Quem pagou o custo do retorno vazio?

4. Descompasso no fluxo de caixa: os principais custos da atividade de transporte são pagos praticamente à vista.

São o combustível, a mão de obra e o recolhimento dos impostos, em muitos casos antecipados. Já o frete se recebe com 30, 60, 90 e, pasmem até 120 dias. Como foi possível manter a empresa funcionando com um faturamento 40% menor?

5. Aumento da inadimplência: o fluxo de caixa.

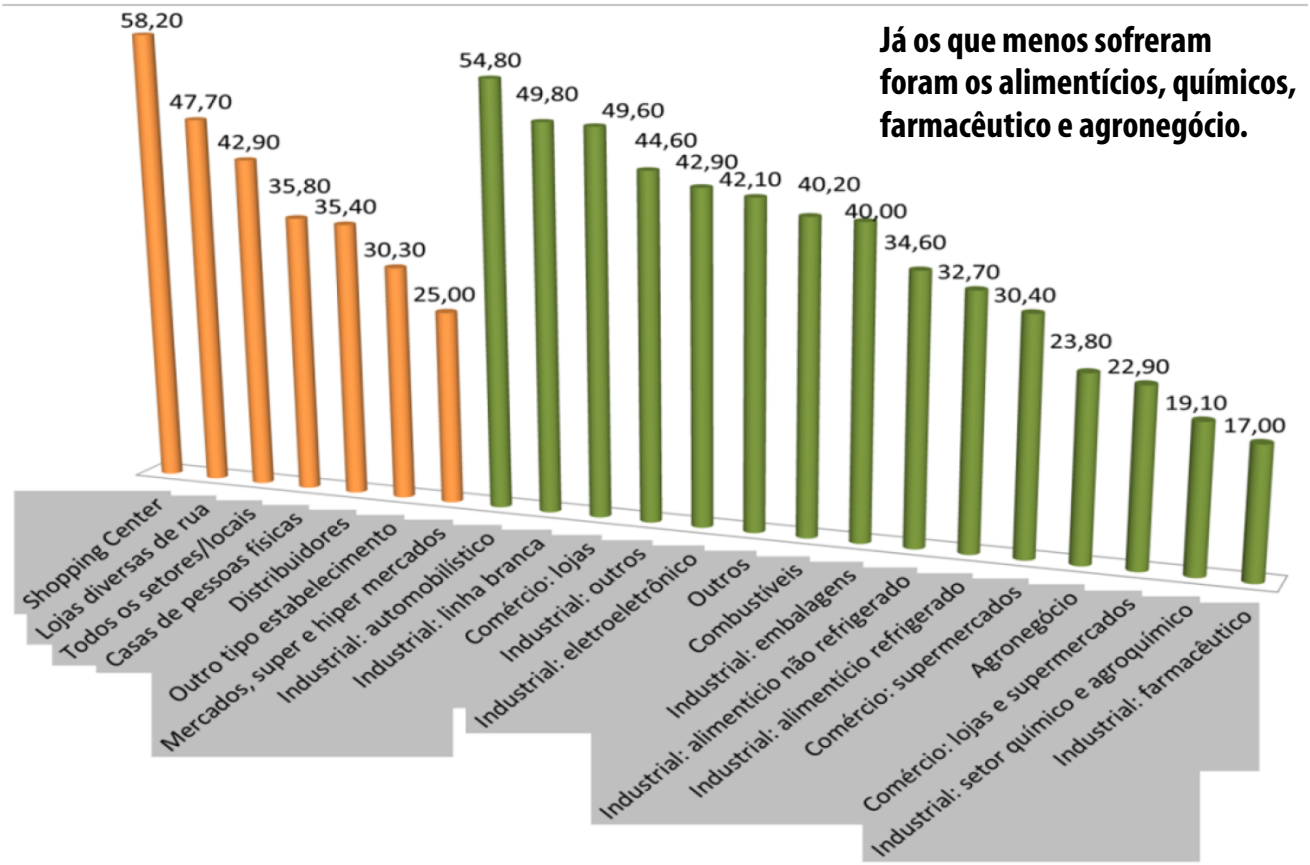
Além de sofrer um impacto direto pela falta de faturamento e com o alto custo fixo da atividade, o aumento da inadimplência e os pedidos de prorrogação do prazo de pagamento contribuíram substancialmente para a queda no resultado e a corrosão do caixa das empresas.

6. Esgotamento da capacidade dos terminais: com a necessidade de acúmulo de cargas em terminais.

Devido à falta de recebimento em destinatários e à espera para o volume correto de cargas para determinada linha, muitos terminais tiveram altos valores estocados muito acima do risco coberto pelos seguros, gerando maior risco aos terminais e maiores custos de gerenciamento de risco. Sem contar com a carga que estava em trânsito quando os destinatários foram obrigados a fechar e o transportador que acabou ficando com a carga no seu caminhão sem ter como entregá-la. Quem arcou com o custo da devolução ou da guarda dessa carga?

Também foi importante observar que o indicador trata da média das empresas pesquisadas, portanto há situações melhores e piores. A pesquisa apontou que mais de 90% das empresas foram afetadas negativamente pela crise, em torno de 6% não sofreram impacto algum e 4% das empresas foram privilegiadas com aumento no volume de carga.

Como já citado, a crise atingiu de forma diferente segmentos e regiões diferentes. Segundo a pesquisa, os segmentos mais atingidos foram o segmento de carga fracionada, como os shopping centers e as lojas de rua, e o segmento de carga lotação ou fechada, como



Já os que menos sofreram foram os alimentícios, químicos, farmacêutico e agronegócio.

o automobilístico, a linha branca (geladeira, fogão, máquina de lavar etc.) e o comércio de lojas de rua.

Já os que menos sofreram foram os alimentícios, químicos, farmacêutico e agronegócio.

Os estados os mais atingidos foram o Rio de Janeiro, o Mato Grosso e Pernambuco, além das empresas que atuam na área internacional.

Outro destaque apontado pela pesquisa tem relação ao impacto que a crise do coronavírus causou às empresas de tamanhos diferentes. As grandes empresas com faturamento mensal acima de 10 milhões foram impactadas de forma menos intensa que as pequenas (faturamento menor que 100 mil reais mensais). A queda média no volume de carga no período para as grandes foi de 26,28%, número este que cresce à medida que o tamanho da empresa diminui, até os 45 pontos para as que têm faturamento mensal abaixo dos 500 mil reais.

Uma explicação deve ser a variedade e a quantidade de carga e de clientes que as empresas maiores têm. Já as empresas menores muitas vezes dependem de poucos ou mesmo de apenas um cliente ou segmento, então à medida que ele é afetado tudo fecha.

TRANSPORTADOR, O SEU CERTIFICADO DIGITAL ESTÁ AQUI! E PARA ASSOCIADO SETCESP ELE É GRATUITO.

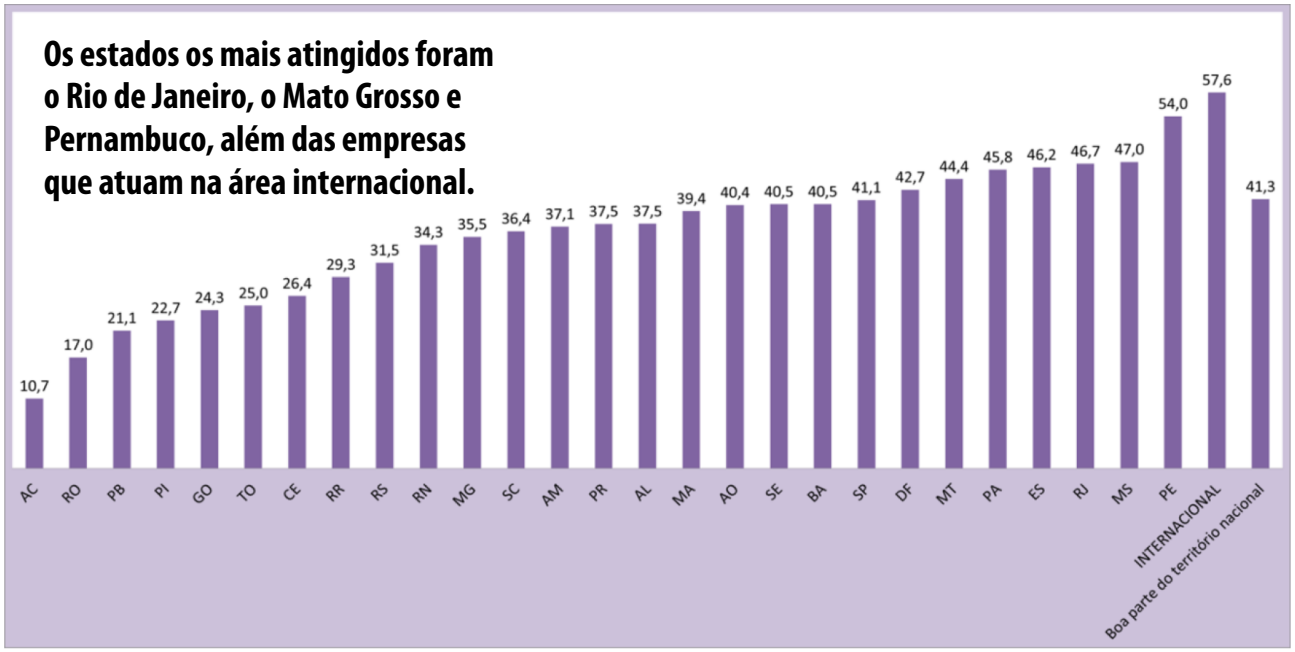
Entre no grupo e acompanhe as principais novidades

Associe-se e encontre um caminho de vantagens!

www.**setcesp**.org.br

SETCESP

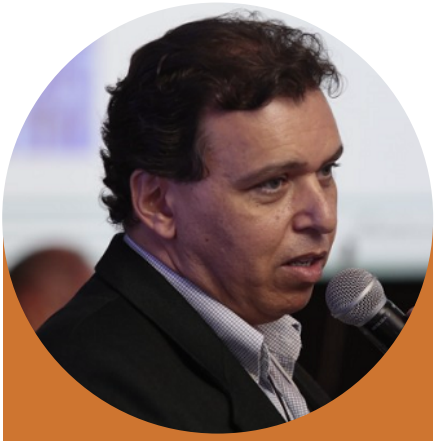
SINDICATO DAS EMPRESAS DE TRANSPORTES DE CARGA DE SÃO PAULO E REGIÃO



A força do TRC

Segundo o que se sabe, o transporte de carga no Brasil é feito em 60% dos casos pelo modal rodoviário, e mesmo os demais modais dependem em algum momento dele. Ou seja, mesmo nos países onde a participação do modal rodoviário é menor, a sua importância continua a mesma. A sociedade só funciona se o transporte rodoviário tiver êxito, pois não é possível abastecer supermercados, farmácias, lojas, postos de combustíveis, dentre outros estabelecimentos, a não ser por meio dos veículos rodoviários. Portanto, enquanto não inventarem outra forma viável de fazer o transporte e a distribuição das cargas, a sociedade vai continuar dependendo do transporte rodoviário. Não adianta se enganar achando que basta alterar a matriz de transporte para diminuir a dependência do TRC.

É importante destacar que, mesmo com todas as dificuldades, o setor de transporte rodoviário de cargas fez bem o seu papel, abasteceu de forma eficiente hospitais, farmácias, postos de combustíveis, indústrias (alimentícias, farmacêuticas, de higiene e limpeza, entre outras), supermercados e lojas de peças, escoando a safra recorde, além de atender todo o mercado de e-commerce. Durante toda a crise, não se ouviu falar em nenhum momento que houve algum tipo de desabastecimento em decorrência da falta de transporte. Contudo, este esforço todo e as dificuldades enfrentadas deixarão sequelas para o setor: algumas empresas vão ficar pelo caminho, outras sairão debilitadas, mas muitas sairão da crise mais forte e eficiente, pois, como já foi dito, o TRC é uma atividade essencial e não pode parar nunca.



Eng. Antonio Lauro Valdivia Neto
Especialista em transportes, engenheiro de transportes, pós-graduado e mestre em Administração de Empresas. Assessor técnico da Associação Nacional do Transporte de Cargas (NTC).

TRANSJORDANO

SEGURANÇA EM MOVIMENTO

PARCERIA, INOVAÇÃO E EFICIÊNCIA.

Respeite a sinalização de trânsito.

INOVANDO COM SEGURANÇA EM BUSCA DE EXCELÊNCIA

Como uma transportadora de cargas de alta periculosidade, somos orgulhosamente reconhecidos como empresa que se preocupa com a segurança, ações sociais e com o meio ambiente.

Após um ano surreal, o que esperar de 2021?

POR MARCOS FURTUNATO

ASSISTA

Quando recebi o convite para participar do Anuário, leitura obrigatória para quem atua no TRC, me perguntei como iniciaria o texto levando em consideração o contexto de 2020. Então, resolvi começar assim: Você, empreendedor, teria imaginado, no mais surreal de seus sonhos, passar pelo que estamos passando?

O apagão gerado pela pandemia foi um baque! Principalmente porque nosso segmento experimentou um crescimento interessante no segundo semestre de 2019, manifestado no início de 2020. Mas, de repente, chega a pandemia, comércio e escolas fecham, a mobilidade fica restrita e nós precisamos reaprender a viver.

Neste cenário, vale destacar que o setor foi atingido de forma

seletiva. Enquanto alguns segmentos pararam quase totalmente, outros tiveram aumento de demanda, como foi o caso das empresas que operam com e-commerce e surfaram na onda das compras on-line.

E se de um lado os empreendedores se adequaram à nova realidade, do outro as entidades entraram em cena para não permitir a paralisação total das atividades. E especificamente com relação a esta atuação, enumero duas ações essenciais no enfrentamento à queda na arrecadação e aos impactos financeiros. O decreto federal que definiu o transporte de cargas como atividade essencial e a inclusão dos motoristas na etapa inicial da campanha de vacinação contra a gripe. O Ministério da Saúde aceitou o pedido do presidente da CNT, Vander Costa, pedido este nascido no Espírito Santo, por meio do Transcares.

Por falar no sindicato, no início da pandemia lançamos uma campanha de valorização ao caminhoneiro e arrecadamos cestas básicas para doar a famílias em situação de vulnerabilidade. Além disso, adotamos o modo virtual de trabalho em alguns processos, participamos de lives, e assim, conseguimos manter o atendimento e a interação.

A chegada do último trimestre do ano coloca nossos olhos no que vem pela frente. O auxílio emergencial do governo federal turbinou a economia, mas reina no meio empresarial o medo de que isso tenha sido "uma bolha". O montante injetado levou a população ao consumo, mas é fundamental que mesmo com a redução do valor o nível de emprego aumente e que as pessoas possam consumir e continuar movimentando o País. Só assim entraremos em 2021 podendo contar uma nova história.

Marcos Furtunato
Presidente do Transcares e sócio-administrador da MMA Cargas Expressas, considerada referência no transporte de carga fracionada. Formado em Administração, ganhou a Medalha do Mérito Fetransportes em 2018.

FETRAMAZ: foco e esforços para diversas iniciativas

POR IRANI BERTOLINI

A Federação das Empresas de Logística, Transporte e Agenciamento de Cargas da Amazônia (FETRAMAZ) é uma organização sindical de grau superior com sede na cidade de Manaus (AM) e com jurisdição em sete estados da região norte. São eles:

1. **Acre:** SETACRE – Sindicato das Empresas de Logística e Transportes de Cargas e Transportadores Autônomos de cargas do Estado do Acre;
2. **Amapá:** SETRACAP – Sindicato das Empresas de Transportes e Logística, Rodoviário, Aquaviário, Ferroviário, Auxiliar de Cargas em Geral, Distribuidor de Bebidas e Gêneros Alimentícios do Estado do Amapá;
3. **Amazonas:** SETCAM – Sindicato das Empresas de Agenciamento, Logística e Transportes Aéreos e Rodoviários de Cargas do Estado do Amazonas;
4. **Rondônia:** SINDICAR – Sindicato das Empresas de Transportes de Carga do Estado de Rondônia;
5. **Roraima:** SETCERR – Sindicato das Empresas de Transportes de Cargas do Estado de Roraima;
6. **Pará (Norte):** SINDICARPA – Sindicato das Empresas de Logística e Transportes de Cargas no Estado do Pará
7. **Pará (Sul):** SINCARSUL – Sindicato das Empresas de Transportes de Carga para a região Sudeste do Pará

Constituída em 6 de junho de 1997, às 8h, em prol da categoria que representa agir e para colaborar com os poderes públicos e com as demais associações no sentido da solidariedade social e da subordinação dos interesses econômicos ou profissionais ao interesse nacional.

Seu fundador e atual presidente é o empresário Irani Bertolini. Ele concilia a presidência de sua empresa com as funções de membro ativo da CETNAV e CIRAT, além de ser delegado representante do estado do Amazonas na Associação Brasileira dos Transportadores de Cargas (ABTC), vice-presidente de Logística – NTC, membro do Conselho Representante da Federação das Indústrias do Estado do Amazonas (FIEAM), presidente do Sindicato da Indústria da Construção Naval, Náutica, Offshore e Reparos do Amazonas (SINDNAVAL), conselheiro fiscal da FENAVEGA, presidente do Con-

selho Regional Norte II do SEST SENAT (Pará e Amapá) e conselheiro representante da Fetramaz na Seção de Cargas da CNT.

O ano de 2020 foi marcado pela pandemia, e muitas empresas fecharam por não suportarem o impacto das medidas adotadas para conter a propagação do vírus. A FETRAMAZ enfocou seus esforços em diversas iniciativas como a doação de máscaras de proteção, álcool em gel e testes rápidos do novo coronavírus para trabalhadores do setor e cestas básicas para comunidades carentes. Além disso, manteve em funcionamento as atividades desenvolvidas pela federação para atender às empresas, como o Programa Despoluir e RNTRC, sempre adotando todos os protocolos se segurança.

Nas palavras do presidente Irani Bertolini: "Para o próximo ano temos um gigantesco desafio. O momento em que vivemos nos traz uma oportunidade imperdível de repensar a saúde, e os líderes empresariais têm um importante papel, sendo necessário sair da zona de conforto. Unidos conseguiremos avançar em novos modelos e encontrar caminhos nos quais a promoção da saúde possa beneficiar a sociedade, a economia e os negócios".

Irani Bertolini
Presidente da FETRAMAZ

Futuro do país requer trabalho em conjunto entre os setores e as entidades de classe

POR MARCOS EGÍDIO BATTISTELLA

O trabalho das entidades profissionais é fundamental para o desenvolvimento de uma sociedade equilibrada. Essa afirmação ganha ainda mais força em períodos de crise, em que novos desafios surgem e demandam maior união entre as associações e seus profissionais.

Juntos, empresários e sindicatos contribuem para uma cadeia produtiva mais sustentável, promovendo a aproximação entre os setores políticos e econômicos, ampliando a representatividade e a valorização da classe e do setor em que atuam. Baseando-se nos esforços de todos em prol dos interesses coletivos, o equilíbrio desse ecossistema é construído por meio de diálogo e responsabilidade entre os membros.

Consciente do seu papel enquanto entidade de classe, o SETCEPAR tem, ao longo dos seus 77 anos de existência, trabalhado arduamente em função das empresas e profissionais do segmento de Transportes de Cargas. Porta-voz do setor, o Sindicato representa mais de 12 mil companhias em 265 cidades no Paraná.

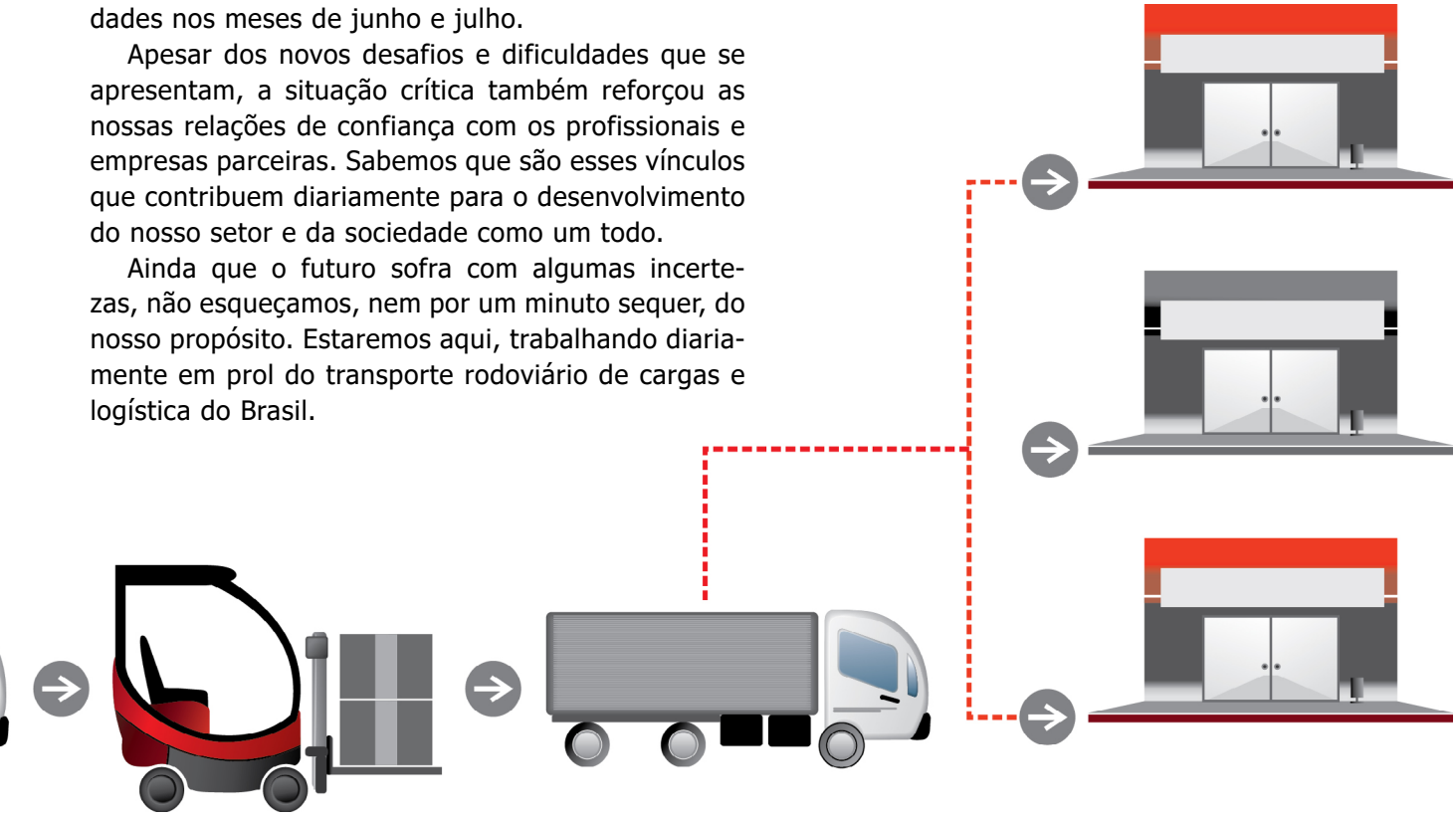
Em meio à pandemia do novo coronavírus, que

causou um enorme impacto para o setor, o SETCEPAR, ciente da sua importância, buscou se aproximar ainda mais dos seus associados. Com o objetivo de mitigar os efeitos da crise, o SETCEPAR desenvolveu uma série de ações sem custos como assessoria jurídica, disponibilização gratuita do acesso à plataforma EAD de cursos da entidade, processos de recrutamento, webinars especializados, entre outras, além de isentar as mensalidades nos meses de abril e maio e conceder o desconto de 50% nas mensalidades nos meses de junho e julho.

Apesar dos novos desafios e dificuldades que se apresentam, a situação crítica também reforçou as nossas relações de confiança com os profissionais e empresas parceiras. Sabemos que são esses vínculos que contribuem diariamente para o desenvolvimento do nosso setor e da sociedade como um todo.

Ainda que o futuro sofra com algumas incertezas, não esqueçamos, nem por um minuto sequer, do nosso propósito. Estaremos aqui, trabalhando diariamente em prol do transporte rodoviário de cargas e logística do Brasil.

Marcos Egídio Battistella
Graduado em Administração de Empresas e Pós Graduado em Gestão de Logística. Foi Gerente de Operações e Logística na Rodo Mar Ltda e sócio da BBM Logística S/A, onde foi Diretor Operações. Atualmente é membro do Conselho de Administração da BBM Logística e Presidente do SETCEPAR.



ENTREVISTA

NICOLE GOULART

O AFAMADO SEST SENAT E O PROTAGONISMO FEMININO NO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS

Integrante do Sistema CNT desde 2009 e diretora nacional do SEST SENAT desde 2015, Nicole Goulart acredita que a coragem para ousar é um dos principais motivos do sucesso da entidade na representação do setor. "Nós somos uma entidade jovem e não temos medo de ousar, de olhar para frente, de ajustar e de melhorar". Ainda, cita o que foi feito na pandemia como exemplo desse sucesso: "O que fizemos na pandemia foi tirar um monte de plano que estava quase lá, fazer uma priorização de demanda e acelerar os projetos que se demonstraram fundamentais para o momento". Confira a entrevista completa:

Você é uma mulher jovem e com cargo importante dentro do SEST SENAT. Para começar, gostaríamos de saber como você começou no SEST SENAT e quais eram os principais objetivos.

Entrei aqui no sistema CNT em 2009 como assessora sindical e vim para trabalhar no fortalecimento das entidades de classe. Na ocasião eu assessorava o presidente da CNT com o objetivo de fazer o movimento sindical se tornar cada vez mais forte. Sabemos que as entidades de classe, principalmente de trabalhadores, são muito organizadas, e as entidades patronais, de empregadores, são organizações que precisam de uma entidade forte que coordene toda essa estrutura, e a CNT é uma dessas entidades. Fui assessora por cinco anos, depois fui chefe do jurídico do SEST SENAT e em 2015 recebi o convite do presidente Clésio Andrade para assumir a direção nacional. Naquela ocasião eu tinha 28 anos, e era um momento em que nós precisávamos dar uma oxigenada no setor.

O que fizemos de lá para cá foi nos aproximarmos mais dos empresários. Tínhamos, e ainda temos, como missão aqui na entidade atender os trabalhadores do transporte, mas o empresário não era visto como peça fundamental. Enquanto instituição, acreditávamos que, atendendo ao trabalhador, atendíamos ao empresário, mas na verdade os empresários que nos pagam, é para ele que prestamos conta, então devemos atendê-lo também. A minha intenção era colocar o SEST SENAT à disposição dos empresários, e, como eu vim da estrutura sindical, fiz grandes aliados que auxiliam o trabalho que fazemos hoje aqui no SEST SENAT.

Como você atribui todo esse sucesso do SEST SENAT, mesmo com todas as dificuldades também pelas quais o Sistema S passou?

Nós somos uma entidade jovem e não temos medo de ousar, de olhar para frente, de ajustar e de melhorar. O que fizemos na pandemia foi tirar um monte de plano que estava quase lá, fazer uma priorização de demanda e acelerar os projetos que se demonstraram fundamentais para o momento.

Um deles foi a inclusão de cursos on-line entre os nossos serviços. As unidades ficaram fechadas, e sabemos que o transporte de cargas foi tido como essencial durante a pandemia, então duas semanas após o início das medidas de isolamento lançamos alguns serviços on-line na área da saúde. Depois, começamos com a web aulas e percebemos que esses serviços serão combinados aos presenciais mesmo após a pandemia.

Outro serviço que surgiu a partir das necessidades que os empresários nos demonstraram foi a criação de um MBA de finanças em parceria com a ITL.

Nós ouvimos os empresários e percebemos a importância do suporte que estamos dando para todos os empresários do setor. Que bom que pudemos auxiliar os empresários, profissionais e o segmento como um todo nesse momento tão complicado.

A gente tem visto, até mesmo antes da pandemia, o crescimento do SEST SENAT em relação aos serviços que presta, além das novas unidades atendendo outros pontos pelo país e aumentando cada vez mais não apenas o nome da entidade, mas também o serviço que ela presta. Quais ainda são os principais desafios do SEST SENAT?

O principal desafio é estar onde o empresário está, diminuir as distâncias e mostrar o valor da aprendizagem profissional para o ganho da empresa; é agregar valor e mostrar para o empresário a importância de uma capacitação bem feita.

Temos hoje cerca de 155 unidades que atendem milhares de municípios, mas precisamos continuar próximos desses empresários que

ENTREVISTA

"Acredito que fiz o que era possível enquanto líder de uma organização muito engajada. (...) Os empresários reconhecem nossos esforços, e graças a eles conseguimos fazer tudo isso."

estão no interior, que nos remuneram. O Brasil tem dimensões continentais, então é difícil levar o serviço para lugares no Norte do país, onde o acesso é feito a barco, por exemplo.

Com relação a chamar a atenção para a importância da qualificação profissional, temos mudado esse cenário, mostrando que qualificar gera um tempo parado, mas dá resultados futuros. Estamos lidando com um público de idade superior a 45 anos, então falar para o profissional que ele está dirigindo errado e mostrar para o empresário que ele precisa levar esse profissional para se qualificar ainda é um dificultador.

Qual serviço apresentado pelo SEST SENAT você considera mais importante e indispensável para o motorista profissional?

Na área de aprendizagem, os cursos regulamentados, que são exigidos para o exercício da profissão, são indispensáveis e não tenho dúvida que o SEST SENAT oferece o melhor serviço. Isso primeiro porque são gratuitos para os motoristas e segundo porque trabalhamos fortemente contra a corrupção e falsos documentos.

Na área de saúde eu diria que odontologia é o nosso carro chefe, pois é um serviço caro, que o convênio não cobre e que não existe na rede pública. Porém, não posso deixar de destacar a psicologia, que é um serviço essencial para combater a imagem que foi criada do setor e do motorista profissional sobre o uso de álcool e drogas. Além disso, lembro também dos serviços de fisioterapia e nutrição.

De certo modo, os serviços são complementares, pois contribuem com diferentes fatores.

Você considera que durante a pandemia o SEST SENAT foi ainda mais importante para o setor de transporte? Por quê?

Sem dúvidas. Quando lançamos a campanha "herói caminhoneiro", focando no motorista de carga, fomos para mais de 600 pontos entregar materiais de higiene e marmitex, que são coisas que parecem tão simples mas que naquela ocasião foram fundamentais. Ali mostramos para a população a importância dos motoristas profissionais, que sem eles não chegariam medicamentos, álcool e os mantimentos do dia a dia.

Posso dizer que para nós foi muito difícil, os profissionais estavam com medo. Naquela época estava tudo em lockdown. Quando decidimos ir, estávamos lidando com o medo, porém quando chegamos lá lidamos com

Para nós, oferecer a melhor logística é o que #TEMVALOR

Segurança | Pessoas | Tecnologia | Gestão

- Armazenagem
- Distribuição
- Terminais Retroportuários
- Transferência
- Transferência Terminais
- Transporte de Pessoas
- Projetos Logísticos Customizados
- Operação Portuária

CONLOG

http://www.conlogsa.com.br contato@conlogsa.com.br (49) 3441 - 3333

ENTREVISTA

a gratidão. Naquele momento as pessoas entenderam por que existimos. O motivo pelo qual nossa atividade existe.

Não tenho dúvidas de que fomos essenciais para ao menos trazer um pouco de conforto para os profissionais.

As pessoas querem mais mulheres nos espaços e os números comprovam a eficácia dessa equidade. Como você avalia mais mulheres no setor? De que forma você acha que isso pode ser uma realidade?

Eu gosto sempre de olhar o copo mais cheio do que vazio. Acredito que já alcançamos grandes conquistas, sabemos que já crescemos muito, mas ainda existem espaços para serem alcançados pelas mulheres.

Aqui no SEST SENAT, aproximadamente 60% dos cargos de liderança são ocupados por mulheres não porque temos preferência, mas porque elas foram mais capazes e se mostraram mais preparadas nos processos seletivos que participaram. O que eu penso é que falar de inclusão de mulheres no setor de transporte vai mais do que um querer, vai da mulher se sentir segura na profissão, de uma infraestrutura adequada nos pontos de parada, principalmente em banheiros, e de existir maior respeito e segurança para as mulheres na sociedade em geral.

Já avançamos muito, mas existem conquistas que precisam de melhores políticas governamentais de inclusão e de proteção. Sou uma grande defensora dos direitos iguais, mas também acredito que cada gênero precisa de peculiaridades específicas para alcançar esses mesmos direitos.

Qual balanço o SEST SENAT faz de 2020 e quais são as expectativas para 2021?

Tínhamos grandes expectativas para 2020, o setor transportador estava crescendo. Em 2019, o setor de cargas foi responsável por mais da metade da nossa arrecadação. Então, esse ano, especialmente em janeiro e fevereiro, produzimos e entregamos mais em comparação ao ano anterior, começamos com o gás total. Aí veio a pandemia, e eu diria que fizemos tudo que foi possível.

As inaugurações desse ano infelizmente foram praticamente todas adiadas. Inauguramos 13 unidades antes do início da pandemia e vamos inaugurar mais duas no final do ano, mas a previsão era de 25 unidades.

Acredito que fiz o que era possível enquanto líder de uma organização muito engajada. Como você disse, os empresários reconhecem nossos esforços, e graças a eles conseguimos fazer tudo isso.

Para 2021 precisamos recuperar não com relação aos números, mas sim ao espaço do transportador. Sabemos que o volume de cargas ainda precisa aumentar e esperamos uma melhora no cenário político e econômico. Para isso, o SEST SENAT está aqui para oferecer todo o suporte.

Sozinhos não somos nada. A união do setor entre as entidades representativas é o que dá voz e força e representa o segmento. Então espero que em 2021 possamos afinar as parcerias, estar cada vez mais próximo do empresário, diminuir as distâncias, aumentar o entendimento sobre a importância da capacitação profissional e, principalmente, que tenhamos muita saúde para alcançar nossos objetivos.

FETCESP

FETCESP e Sindicatos unidos por um mesmo ideal

DESENVOLVIMENTO

A FETCESP une os 14 Sindicatos das Empresas de Transporte de Cargas e Logística do Estado de São Paulo, que seguem o mesmo caminho, e trabalham juntos na busca do desenvolvimento econômico regional, estadual e nacional.

SETCAPP · SETCAR · SETCARP 30 ANOS · SETCARSO · SETCATA · SETCESP · SETRANS

SINDECAR · SindEtrans · SINDETRAP · SINDBRU · SINDICAMP · Sindisan · Sindivapa

CERTIFICADO DIGITAL COM AGILIDADE, PRATICIDADE E MELHORES CUSTOS O TRANSPORTADOR ENCONTRA NA AR INSTITUTO FETRANSPAR

Certificado Digital

AQUI O TRANSPORTADOR TEM AINDA:

- Atendimento personalizado a empresas do setor de transporte
- Escolhe por delivery ou videoconferência
- Disponibilidade para todo o Brasil
- Atendemos todos os setores empresariais

INSTITUTO FETRANSPAR

FETRANSPAR
FEDERAÇÃO DAS EMPRESAS DE TRANSPORTE DE CARGAS DO ESTADO DO PARANÁ
SEST SENAT

Venha renovar ou obter seu Certificado Digital com a gente

(41) 3044-0105 ou (41) 9 9868-0318
atendimento@arinstituto.com.br
www.arinstituto.com.br

PROMOVENDO A INTEGRAÇÃO ECONÔMICA DO RS COM O BRASIL E O MERCOSUL

FETRANSUL

FEDERAÇÃO DAS EMPRESAS DE LOGÍSTICA E DE TRANSPORTE DE CARGAS NO RIO GRANDE DO SUL

www.fetransul.com.br

plus

A relação entre o SINDICAMP e a tecnologia: o virtual que nos aproxima

POR JOSÉ ALBERTO PANZAN

O contexto de pandemia dos últimos meses evidenciou diversas falhas e grandes acertos do nosso setor. Analisando os dados apresentados pela NTC&Logística, saímos de uma queda brusca entre 13 e 19 de abril, com 45,2%, e uma retomada entre os dias 20 e 26 de julho, com uma retração significativa de 22,91% no volume de carga transportada. Um momento de fortes emoções para a entidade, para os associados e para o setor como um todo.

Temos como valor central a representação de empresários e de empresas do setor de transporte de cargas e logística de Campinas e de outros 31 municípios, prezando pelos bons serviços prestados, pelo cuidado e pela preservação de nossos associados. Com a chegada do coronavírus, isso não seria diferente.

Neste período, trabalhamos na orientação dos empresários à tomada de decisões e ações para mitigar os impactos negativos em seus negócios, principalmente nas esferas trabalhista e tributária e junto aos órgãos governamentais. Além dos trabalhos do grupo de recursos humanos, houve orientações para prevenção do contágio e medidas preventivas. Para que tudo isso fosse possível, contamos com um forte aliado: a tecnologia.

É inegável o poder das ferramentas digitais na atualidade. Estamos no Momento 4.0, no qual a tecnologia pode e está contribuindo muito para os nossos negócios e tem impactado nossa rotina e nosso estilo de vida. Se por um lado ganhamos em agilidade e praticidade, por outro temos que nos capacitar cada vez mais para obter o maior proveito possível. Quem hoje não se adequar a esse novo momento, com mudanças comportamentais, ficará para trás.

Conseguimos provar isso em dados. Segundo pesquisa realizada pela Kantar Ibope Media, que mensurou o uso das tecnologias no contexto da pandemia do coronavírus no Brasil, 56% dos brasileiros acreditam que a crise os ajudou a adotar a tecnologia de maneira mais eficiente no dia a dia. Esse novo modelo de interação é mais rápido, tem maior abrangência, possibilita que possamos interagir e que, ao mesmo tempo, possamos acessá-la em algum outro momento.

Voltando essas informações para o contexto da nossa entidade, percebemos o quão benéfico este modelo

é, pois nos permitiu um contato direto com nossos associados, sem ruídos na mensagem, o que é essencial para uma boa comunicação. Além disso, o formato é mais dinâmico e tem abordagens pontuais, sendo um ótimo meio de comunicação, mais assertivo e responsivo.

Enquanto escrevo este artigo, me pego lembrando em como estávamos receosos de não obtermos engajamento na transição de nossos eventos para a área digital, de como isso foi um fator retardante em nosso processo. Entretanto, pensamos no conceito que um de nossos programas carrega consigo: a inovação.

Chamado de Programa Inovação Empresarial, o projeto está em sua 16ª edição e tem por finalidade trazer aos transportadores associados ideias inovadoras e discussões sobre temas atuais. Dessa forma, é possível ajudá-los a se manterem atualizados com abordagens sobre gestão e mudança de mindset, além de aproximá-los da nossa entidade e de possibilitar maior networking. Este ano em particular é ainda mais importante pois estamos vivenciando um cenário mais desafiador no qual a informação e a tecnologia são essenciais para a manutenção dos negócios.

Se deu certo? Os dados falam por si sós. Segundo uma pesquisa também realizada pela Kantar Ibope Média, 75% dos usuários de internet responderam que começaram a assistir a lives a partir do início da quarentena. Colocando nossas últimas lives em números, tivemos mais de 600 espectadores em três edições digitais do programa inovação, sem incluir as visualizações pós-evento.

Com isso, aprendemos como funcionam os processos de divulgação, de arte, de ferramentas e aparatos como um todo. Colocamos profissionais de ponta para nos auxiliarem nessa questão e, assim, transformamos o ambiente e adquirimos uma identidade visual e interativa.

Todos esses processos, além do contexto de pandemia, nos ensinaram muito. Esse período fez com que nossa a entidade tivesse que repensar sua maneira de trabalhar, assim como as companhias fizeram. Tivemos que nos adequar às mudanças, pensar e agir fora da caixa, melhorar o trabalho em equipe e ter maior flexibilidade para, assim, sermos mais digitais.

Uma grande lição que tiro disso tudo é: não fazemos nada sozinhos! Hoje temos um olhar especial à demanda e às necessidades de nossos associados, com maior agilidade nas respostas e nas tomadas de decisões.

José Alberto Panzan
Presidente do SINDICAMP

40 anos de RTE Rodonaves

A nossa RTE Rodonaves acaba de completar 40 anos de história neste mês de novembro.

E quem diria que um pequeno box na rodoviária de Ribeirão Preto/SP, e uma bicicleta de carga, iriam se transformar em uma das principais e maiores companhias de transporte do Brasil.

Tão grande que deu origem ao **Grupo Rodonaves**, que hoje conta com outras seis empresas: **Rodonaves Corretora de Seguros, Rodonaves Caminhões Iveco, Rodonaves Locação, Rodonaves Restauradora e Mecânica, Rodonaves Caminhões Seminovos e RTE Agro**.

Com essas marcas empregamos atualmente mais de 4.600 colaboradores diretos e 3.000 indiretos em todo o país e faturamos R$ 1,1 bi anualmente, com a prestação de serviços de transporte de cargas, seguros e comercialização de caminhões novos e seminovos para mais de 1 milhão de clientes, presentes em mais de 5.000 cidades do país.

Mesmo durante o difícil momento da pandemia do novo Coronavírus, que transformou o mundo em 2020, conseguimos manter o nosso objetivo de garantir entregas rápidas e seguras, e nos mantemos confiantes com um crescimento acima de 2019.

Ainda nesse ano, investimos 4 milhões para iniciar as operações no segmento aéreo, como estratégia de ampliar rapidamente a malha de atendimento e ofertar novas áreas de negócio a nossos clientes. A expectativa é levar para este novo modelo de operação toda nossa expertise em transporte de carga e nos tornarmos um dos principais players deste segmento.

Outros investimentos expressivos que tivemos em 2020 foram com ampliação e manutenção preventiva de nossa frota, um total de mais de 25 milhões, a abertura de 5 novas unidades de atendimento e 2 CTCs (centro de transferência de carga), nos estados de Santa Catarina e Paraná, e aquisição de mais de 250 mil m² de novas áreas a serem construídas para expandir nossa operação, com investimento aproximado de 30 milhões.

Além disso, a nossa expansão beneficiou várias regiões, inclusive Ribeirão Preto, onde fica nossa sede, já que possibilitou a geração de diversos empregos ao longo dos anos. Só nesse último trimestre de 2020, por exemplo, o grupo contratou mais de 300 novos colaboradores.

E, para nós, tão importante quanto dar oportunidades a essas pessoas é fazer da nossa empresa um ambiente onde elas possam crescer, se desenvolver e serem felizes fazendo aquilo que amam.

Prova do compromisso que estabelecemos nesse sentido são os diversos prêmios que recebemos nos últimos anos em reconhecimento à nossa valorização dos colaboradores, sendo os mais recentes a classificação, pela terceira vez, no ranking Melhores Empresas para Trabalhar (Você S/A - Exame); Melhores Empresas para Trabalhar em âmbito regional (Great Place to Work - GPTW).

Durante a pandemia, arrecadamos, doamos e transportamos 57,3 toneladas de alimentos para comunidades em situação de vulnerabilidade de todo o Brasil.

Também patrocinamos lives musicais solidárias e transportamos toda a quantia arrecadada para ONGs e comunidades por todo país.

Aliás, alegra-nos saber que em nossa trajetória sempre estivemos conectados com as comunidades que nos cercam, por meio do nosso apoio a causas sociais importantes. Acredito que isso explica o carinho que despertamos junto às pessoas das diversas regiões onde operamos. Em Ribeirão Preto, por exemplo, recebemos recentemente o prêmio de empresa mais lembrada pelos consumidores locais na categoria Transportadora.

O nosso empreendedorismo, acompanhado de investimentos constantes na frota, serviços e na capacitação e desenvolvimento de equipe, tornaram a RTE Rodonaves uma empresa com qualidade diferenciada no transporte de cargas fracionadas, itinerante, consolidada e dedicada. E nós devemos esse grande sucesso a todos que estiveram conosco nessa trajetória.
Obrigada a todos os nossos colaboradores, parceiros e amigos que fizeram e fazem parte desses 40 anos de RTE Rodonaves. Seguiremos fazendo história juntos!

João Braz Naves,
Fundador e Presidente da RTE Rodonaves

RTE RODONAVES 40

DESDE O INÍCIO, O MOVIMENTO.
DESDE SEMPRE, A EVOLUÇÃO.

HÁ 40 ANOS, NOSSO CAMINHO É MARCADO PELA VONTADE DE CHEGAR MAIS LONGE, COM SOLUÇÕES DE TRANSPORTE EFICIENTES E UM ATENDIMENTO DE EXCELÊNCIA. E ESTAMOS PRONTOS RUMO ÀS PRÓXIMAS REALIZAÇÕES.

rte.com.br

RTE RODONAVES 40 ANOS

Em movimento por você.

TÉCNICO / JURÍDICO

Programa Emergencial de Manutenção do Emprego e da Renda

POR NARCISO FIGUEIRÔA JUNIOR

Lei nº 14.020 de 6 de julho de 2020

A Lei nº 14.020, de 6 de julho de 2020, teve origem na medida provisória (MP) 936 e institui o Programa Emergencial de Manutenção do Emprego e da Renda e medidas trabalhistas complementares para enfrentamento do estado de calamidade pública e da emergência de saúde decorrente da covid-19.

Possui vigência imediata a partir de sua publicação em 7 de julho de 2020.

O Programa Emergencial de Manutenção do Emprego e da Renda, com aplicação durante o estado de calamidade pública (até 31 de dezembro de 2020), tem como objetivos preservar o empregado e a renda; garantir a continuidade das atividades laborais e empresariais; e reduzir o impacto social decorrente das consequências do estado de calamidade pública e da emergência de saúde pública.

Programa Emergencial de Manutenção do Emprego e da Renda

O programa cria as medidas emergenciais a seguir para manutenção do emprego e renda:

1. Pagamento de benefício emergencial;
2. Redução proporcional de jornada de trabalho e de salários;
3. Suspensão temporária do contrato de trabalho.

Cabe ao Ministério da Economia a coordenação, a execução, o monitoramento e a avaliação do programa emergencial. Além disso, deve providenciar a divulgação semanal por meio eletrônico das informações sobre os acordos firmados e outros dados estatísticos.

Do Benefício Emergencial

Será custeado pela União, a ser pago nas seguintes hipóteses:

1ª) Redução proporcional de jornada de trabalho e de salário e;

2ª) Suspensão temporária do contrato de trabalho.

Trata-se de prestação mensal devida a partir da data do início da redução da jornada de trabalho e de salário ou da suspensão temporária

do contrato da seguinte forma:

1º) O empregador deverá informar ao Ministério da Economia sobre a redução da jornada de trabalho e de salário ou sobre a suspensão temporária do contrato de trabalho, no prazo de 10 dias, contados a partir da data de celebração do acordo.

2º) O pagamento da primeira parcela será feito no prazo de 30 dias, contados da celebração do acordo, desde que a comunicação tenha sido feita dentro do prazo de 10 dias.

3º) O benefício será pago exclusivamente enquanto durar a redução proporcional da jornada de trabalho e de salário ou a suspensão temporária do contrato de trabalho.

Se o empregador não prestar a informação dentro de 10 dias, ficará responsável pelo pagamento da remuneração no valor anterior à redução da jornada de trabalho e de salário ou da suspensão temporária do contrato de trabalho do empregado, inclusive dos encargos, até que a informação seja prestada.

Se houver atraso na informação ao Ministério da Economia, a data de início do benefício será fixada na data em que a informação tiver sido efetivamente prestada e o benefício será devido pelo restante do período pactuado, sendo que a 1ª parcela será paga no prazo de 30 dias contados da data em que a informação foi prestada.

O pagamento do benefício não impede a concessão e não altera o valor do seguro-desemprego a que o empregado vier a ter direito no momento da dispensa. Havendo pagamento do benefício de forma indevida ou além do devido, haverá inscrição na Dívida Ativa da União e a empresa será cobrada por meio de ação de execução fiscal.

O benefício terá como base de cálculo o valor mensal do seguro-desemprego a que teria direito o empregado, desde que observadas as seguintes condições:

1ª) Se houver redução de jornada de trabalho e de salário, será calculado aplicando-se sobre a base de cálculo o percentual de redução.

2ª) Na suspensão temporária do contrato, terá valor mensal:

a) equivalente a 100% do valor do seguro-desemprego a que o empregado teria direito se a suspensão for de no máximo 60 dias;

b) 70% do seguro-desemprego a que o empregado teria direito na hipótese do art. 8º, § 5º (empresas com receita bruta superior a R$ 4,8 milhões somente poderão suspender o contrato se pagarem ajuda compensatória mensal de 30% do salário).

O valor do benefício emergencial terá como base o valor mensal do seguro-desemprego, cuja parcela varia de R$ 1.045,00 a R$ 1.813,03, considerando a média de salários dos últimos três meses anteriores à suspensão temporária do contrato de trabalho. O benefício será pago ao empregado independentemente do cumprimento de qualquer período aquisitivo, tempo de vínculo empregatício ou número de salários recebidos.

É permitido o recebimento cumulativo do benefício se o empregado tiver mais de um vínculo formal de emprego com redução proporcional de jornada de trabalho e de salário ou com suspensão temporária do contrato de trabalho, respeitado o valor previsto no caput do art. 18 e a condição prevista no §3º, do art. 18, se houver vínculo na modalidade de contrato intermitente. Não será devido ao empregado que esteja ocupando cargo ou emprego público, cargo em comissão ou cargo eletivo ou que esteja em gozo de benefício previdenciário, seguro-desemprego ou bolsa de qualificação profissional.

O período de concessão do benefício emergencial poderá ser prorrogado, na forma de regulamento do Poder Executivo, respeitado o limite temporal do prazo da calamidade pública, ou seja, até 31 de dezembro de 2020. O benefício emergencial mensal não pode ser acumulado com o pagamento de outro auxílio emergencial, devendo ser garantido o direito ao melhor benefício.

Redução proporcional da jornada de trabalho e de salário

Fica permitida a redução proporcional da jornada de trabalho e de salário dos empregados, durante o estado de calamidade pública, de forma setorial, departamental, parcial ou na totalidade dos postos de trabalho, por até 90 dias, prorrogáveis por prazo determinado através de ato do Poder Executivo, observado o seguinte:

1º) Preservação do valor do salário-hora de trabalho.

2º) Pactuação por acordo individual escrito entre empregador e empregado, com encaminhamento ao empregado com pelo menos dois dias corridos de antecedência.

3º) Redução da jornada de trabalho e de salário exclusivamente nos percentuais de 25%, 50% e 70%.

4º) A jornada de trabalho e o salário pago anteriormente serão restabelecidos no prazo de dois dias corridos, contado:

a) da cessação do estado de calamidade pública;

b) da data estabelecida no acordo individual como termo de encerramento do período de redução pactuado; ou

c) na data de comunicação do empregador que informe ao empregado sobre a sua decisão de antecipar o fim do período de redução pactuado.

Suspensão temporária do contrato de trabalho

Fica permitida a suspensão temporária do contrato de trabalho durante o estado de calamidade pública, por até 60 dias, podendo ser fracionado em até dois períodos de 30 dias, podendo ser prorrogado por prazo determinado em ato do Poder Executivo.

Poderá ser formalizada por convenção coletiva de trabalho (CCT), acordo coletivo de trabalho (ACT) ou acordo individual escrito entre empregador e empregado, devendo a proposta de acordo, nesta última hipótese, ser encaminhada ao empregado com antecedência mínima de dois dias corridos.

Durante o período de suspensão temporária do contrato, o empregado fará jus a todos os benefícios concedidos pelo empregador aos seus empregados; ficará autorizado a recolher a contribuição previdenciária como segurado facultativo.

O contrato de trabalho será restabelecido no prazo de 2 dias corridos, contado:

1º) da cessação do estado de calamidade pública;

2º) da data estabelecida no acordo individual como termo de encerramento do período de suspensão pactuado; ou

3º) da data de comunicação do empregador que informe ao empregado sobre a sua decisão de antecipar o fim do período de suspensão pactuado.

Fica descaracterizada a suspensão do contrato de trabalho se durante o respectivo período houver prestação de serviços, ainda que parcialmente, por meio de teletrabalho, de trabalho remoto ou a distância, hipótese em que será devido ao empregado o pagamento imediato da remuneração e dos encargos sociais devidos no período, ficando o empregador sujeito às penalidades previstas na legislação e eventuais sanções previstas em convenção ou em acordo coletivo.

Para empresas que no ano de 2019 tenham tido receita bruta superior a R$ 4.800.000,00, a suspensão do contrato de trabalho de seus empregados ficará condicionada ao pagamento de ajuda compensatória mensal no valor de 30% do salário do empregado, durante o período da suspensão temporária de trabalho pactuado, observado o disposto no caput do artigo 8º (máximo de 60 dias) e no artigo 9º (deverá ser cumulativo com o benefício emergencial).

Desde que respeitado o prazo máximo de vigência do estado de calamidade pública, ou seja, até 31 de dezembro de 2020, o Poder Executivo poderá prorrogar o prazo máximo de suspensão temporária do contrato de trabalho.

Disposições comuns às medidas do programa emergencial

O benefício emergencial poderá ser acumulado com o pagamento, pelo empregador, de ajuda compensatória mensal em decorrência da redução de jornada de trabalho e de salário ou da suspensão temporária de contrato de trabalho de que trata a presente lei.

Ajuda compensatória

A ajuda compensatória mensal:

1º) deverá ter o valor definido no acordo individual escrito ou em negociação coletiva;

2º) terá natureza indenizatória;

3º) não integrará a base de cálculo do IR, a contribuição previdenciária e demais tributos incidentes sobre a folha de salários e FGTS.

Poderá ser considerada despesa operacional dedutível na determinação do lucro real e da base de cálculo da CSLL das pessoas jurídicas tributadas pelo lucro real. Na hipótese de redução proporcional de jornada e de salário, a ajuda compensatória prevista não integrará o salário devido pelo empregador.

Garantia provisória no emprego

Ao empregado que receber o benefício emergencial, em decorrência da redução da jornada de trabalho e de salário ou da suspensão temporária do contrato de trabalho, fica reconhecida a garantia provisória no emprego:

1º) Durante o período acordado de redução da jornada de trabalho e de salário ou de suspensão temporária do contrato de trabalho;

2º) Após o restabelecimento da jornada de trabalho e de salário ou do encerramento da suspensão temporária, por período equivalente ao acordado para redução ou à suspensão;

3º) No caso da empregada gestante, por período equivalente ao acordado para a redução da jornada de trabalho e de salário ou para a

suspensão temporária do contrato de trabalho, contado a partir do término do período da garantia estabelecida garantida por lei.

Em outras palavras, se a redução de jornada e do salário ou a suspensão do contrato for de dois meses, por exemplo, fica garantido o emprego por mais dois meses, totalizando quatro meses.

Se houver dispensa do empregado sem justa causa, durante o período de garantia provisória no emprego, o empregador deverá pagar ao empregado, além das verbas rescisórias, indenização no valor de:

a) 50% do salário a que o empregado teria direito no período de garantia provisória no emprego, na hipótese de redução de jornada de trabalho e de salário igual ou superior a 25% e inferior a 50%;

b) 75% do salário a que o empregado teria direito no período de garantia provisória no emprego, na hipótese de redução de jornada de trabalho e salário igual ou superior a 50% e inferior a 70%; ou

c) 100% do salário a que o empregado teria direito no período de garantia provisória o emprego, nas hipóteses de redução de jornada de trabalho e de salário em percentual superior a 70% ou de suspensão temporária do contrato de trabalho.

As regras acima não se aplicam às hipóteses de dispensa a pedido ou por justa causa do empregado.

As medidas de redução de jornada de trabalho e de salário ou de suspensão temporária de contrato de trabalho previstas na presente lei poderão ser celebradas por meio de negociação coletiva, observado o disposto no art. 7º, no art. 8º e no §1º do art. 11.

Convenções coletivas de trabalho

As convenções ou acordos coletivos poderão estabelecer percentuais de redução de jornada e de salários diversos dos previstos no inciso III, do caput, do art. 7º desta lei, passando o benefício emergencial ser devido nos seguintes termos:

1º) sem percepção do benefício para a redução de jornada e de salário inferior a 25%;

2º) de 25% do valor mensal do seguro-desemprego devido, para a redução de jornada e salário igual ou superior a 25% e inferior a 50%;

3º) de 50% do valor mensal do seguro-desemprego devido, para a redução de jornada e de salário igual ou superior a 50% e inferior a 70%; e

4º) de 70% do valor mensal do seguro-desemprego devido, para a redução de jornada e de salário igual ou superior a 70%.

As CCT ou os ACT celebrados anteriormente poderão ser renegociados para a adequação de seus termos, no prazo de 10 dias corridos contados da data de publicação desta lei, ou seja, até 16/07/20.

Acordos individuais

Os acordos individuais de redução de jornada de trabalho e de salário ou de suspensão temporária do contrato de trabalho, pactuados nos termos desta lei, deverão ser comunicados pelos empregadores ao respectivo sindicato profissional, no prazo de até 10 dias corridos contados da data da celebração.

As medidas de redução proporcional da jornada e de salários e a suspensão temporária do contrato de trabalho serão implementadas por meio de acordo individual ou de negociação coletiva aos empregados:

a) com salário igual ou inferior a R$ 2.090,00, na hipótese de o empregador ter tido receita bruta superior a R$ 4,8 milhões no ano de 2019;

b) com salário igual ou inferior a R$ 3.135,00, na hipótese de o empregador ter tido receita bruta igual ou inferior a R$ 4,8 milhões; ou

c) portadores de diploma de nível superior e que percebam salário mensal igual ou superior a duas vezes do limite máximo dos benefícios do RGPS (R$ 12.202,12).

Para os demais empregados não enquadrados no caput do art. 12, as medidas de redução proporcional da jornada e de salários e a suspensão temporária do contrato de trabalho somente poderão ser estabelecidas por convenção ou por acordo coletivo de trabalho, salvo nas seguintes hipóteses, nas quais se admite a celebração do acordo individual escrito:

a) Redução de jornada de trabalho e de salário de 25%.

b) Redução proporcional de jornada de trabalho e de salário ou suspensão do contrato de trabalho quando do acordo não resultar diminuição do valor total recebido mensalmente pelo empregado, incluído neste valor o benefício emergencial, a ajuda compensatória mensal e, em caso de redução da jornada, o salário pago pelo empregador em razão das horas de trabalho.

Empregados aposentados

Para os empregados que recebem aposentadoria, a implementação das medidas emergenciais somente será permitida quando, além do enquadramento em alguma das hipóteses de autorização do acordo individual de trabalho, houver o pagamento, pelo empregador, de ajuda compensatória mensal.

Empregado portador de deficiência

Fica proibida a dispensa do empregado pessoa com deficiência durante o estado de calamidade pública. Embora a lei não seja expressa, entendemos que a vedação se trate da dispensa sem justa causa.

Comunicação aos sindicatos

Os acordos individuais de redução de jornada de trabalho e de salário ou de suspensão temporária do contrato de trabalho, firmados nos termos desta lei, deverão ser comunicados pelos empregadores ao respectivo sindicato profissional no prazo de 10 dias corridos contados da data da sua celebração.

Acordos individuais X normas coletivas

Se houver cláusulas conflitantes entre acordo individual e acordo ou convenção coletiva, deverão ser observadas as seguintes regras:

a) a aplicação das condições estabelecidas no acordo individual em relação ao período anterior ao da negociação coletiva;

b) a partir da entrada em vigor da convenção coletiva

ou acordo coletivo de trabalho, a prevalência das condições estipuladas na negociação coletiva naquilo em que conflitarem com as condições estipuladas no acordo individual.

Se as condições contidas no acordo individual forem mais vantajosas para o trabalhador, elas prevalecerão em relação àquelas estabelecidas em norma coletiva.

Atividades essenciais

Quando adotadas as medidas de redução de jornada de trabalho e de salário ou suspensão temporária do contrato, deverão ser resguardados o exercício e o funcionamento dos serviços públicos e das atividades essenciais.

Fiscalização

Os acordos de redução de jornada de trabalho e de salário ou de suspensão temporária do contrato de trabalho estarão sujeitos à fiscalização da auditoria fiscal do trabalho, e em caso de constatação de irregularidades haverá aplicação de multas, não sendo aplicado o critério da dupla visita e o caráter orientativo.

Contratos de aprendizagem e jornada parcial

As regras previstas na MP 936 se aplicam aos contratos de trabalho de aprendizagem e de jornada parcial.

Tempo máximo

O tempo máximo de redução proporcional de jornada e de salário e de suspensão temporária do contrato de trabalho, ainda que sucessivos, não poderá ser superior a 90 dias, desde que respeitado o prazo máximo de suspensão de 60 dias, salvo se, por ato do Poder Executivo, for estabelecida prorrogação do tempo máximo dessas medidas ou dos prazos determinados para cada uma delas.

O Poder Executivo poderá prorrogar o prazo máximo das medidas emergenciais, respeitado o limite máximo do estado de calamidade pública, ou seja, até 31 de dezembro de 2020.

Afastamento com base no artigo 476-A da CLT

O curso ou o programa de qualificação profissional de que trata o art.476-A da CLT poderá ser oferecido pela modalidade não presencial e terá duração não inferior a um mês, nem superior a três meses.

Requisitos formais da CCT e do ACT

Poderão ser utilizados meios eletrônicos para atendimento dos requisitos formais para convocação, deliberação, decisão, formalização e publicidade de convenções e acordos coletivos.

Os prazos previstos no Título VI da CLT (negociação coletiva, formalização e registro de ACT e CCT) ficam reduzidos pela metade.

Trabalho intermitente

O empregado contratado pela modalidade de trabalho intermitente formalizado até a data da publicação da MP (2 de abril de 2020) fará jus ao benefício emergencial de R$ 600,00 pelo período de 3 meses. A existência de mais de um contrato de trabalho não gerará direito à concessão de mais de um benefício emergencial mensal.

Durante o período de recebimento do benefício emergencial mensal, o empregado com contrato de trabalho intermitente fica autorizado a contribuir facultativamente para o RGPS.

Suspensão dos exames médicos – MP 927 – artigo 19

O disposto nos artigos 15 a 17 da MP 927 não autoriza o descumprimento pelo empregador das normas regulamentadoras de segurança e saúde no trabalho, sendo aplicadas as ressalvas ali constantes nas hipóteses excepcionadas.

Alíquotas da contribuição previdenciária

Fica estabelecido o enquadramento previdenciário dos empregados com redução de jornada e de salário ou com suspensão do contrato de trabalho por meio da aplicação das alíquotas de 7,5% para até 1 salário mínimo; de 9% para valores acima de 1 salário mínimo até R$ 2.089,60; de 12% para valores de R$ 2.089,60 até R$ 3.134,40; e de 14% para valores de R$ 3.134,41 até o limite de R$ 6.101,06.

VAMOS JUNTOS INOVAR E DESENVOLVER O **TRANSPORTE DO FUTURO**

O Setcemg não parou em 2020
e foi em busca de mais serviços
e soluções para os transportadores.

**Acesse setcemg.org.br
e saiba mais.**

SETCEMG

Sindicato das Empresas de Transportes de Cargas e Logística de Minas Gerais

CONHEÇA AS VANTAGENS DE SER ASSOCIADO AO SETCEMG

- Posto credenciado para cadastro RNTRC
- Capacitações específicas para o setor
- Assessoria jurídica e ambiental em tempo integral
- Assessoria de Segurança Logística
- Grupos Técnicos de Trabalho (GTs)
- Encontros de empresários em um ambiente de negócios
- Informações sobre o setor em tempo real
- Núcleo Intersindical de Conciliação (Ninter)
- Emissão de Autorização Especial de Trânsito (AET)
- Emissão ou renovação de Certificado Digital
- Testagem de Covid-19
- Desconto no custo de energia para suas associadas

A nova lei cria a possibilidade de empregado e empregador de comum acordo cancelarem o aviso prévio em curso e adotarem as medidas do programa emergencial.

Repactuação de empréstimos

Também fica permitida, durante o estado de calamidade pública, a repactuação de empréstimos consignados, financiamentos, cartões de crédito e de arrendamento mercantil com o desconto em folha de pagamento ou na remuneração disponível ao empregado que sofrer redução proporcional de jornada de trabalho e de salário e ao empregado que tiver a suspensão temporária do contrato de trabalho; ao empregado que, por meio de laudo médico acompanhado de exame de testagem, comprovar a contaminação pelo novo coronavírus.

Fato do príncipe – não aplicação

A nova lei expressamente afasta a aplicação do artigo 486 da CLT (fato do príncipe) na hipótese de paralisação ou de suspensão de atividades econômicas por ato da autoridade pública para o enfrentamento do estado de calamidade pública decorrente da covid-19.

Sobreleva ressaltar que os acordos individuais de redução de jornada e de salário e de suspensão do contrato de trabalho não estão sendo prorrogados pela Lei nº 14.020/20, e sim pelo Decreto 10.422, de 13 de julho de 2020, que passaremos a examinar a seguir.

Decreto 10.422, de 13 de julho de 2020

Foi publicado em 13 de julho de 2020 o Decreto 10.422, que prorroga os prazos para os acordos de redução proporcional de jornada e de salário e de suspensão temporária do contrato de trabalho e para o pagamento dos benefícios emergenciais previstos na Lei nº 14.020, de 6 de julho de 2020 (antiga MP 936).

A Lei nº 14.020, de 6 de julho de 2020, dispõe que os prazos máximos para os acordos de redução proporcional de jornada e de salário e de suspensão temporária do contrato de trabalho são de 90 e 60 dias, respectivamente, podendo ser adotados sucessivamente desde que observado o prazo máximo de 90 dias (arts. 7º, 8º e 16º).

Com o novo decreto, os prazos ficam ampliados para mais 30 dias no caso do acordo de redução proporcional de jornada de trabalho e de salário, e de mais 60 dias para os acordos de suspensão temporária do contrato de trabalho, de modo a completar o total de 120 dias.

Fica autorizada a suspensão do contrato de trabalho de forma fracionada, em períodos sucessivos ou intercalados, desde que esses períodos sejam iguais ou superiores a dez dias e desde que não seja excedido o prazo máximo de 120 dias.

O decreto reitera a permissão, já contida na Lei nº 14.020/20, de que ambos os acordos podem ser adotados em períodos sucessivos ou intercalados desde que não excedam a 120 dias.

Os períodos de vigência dos acordos de suspensão do contrato de trabalho e de redução de jornada e de salário já utilizados até a data da publicação do Decreto 10.422, ou seja, até 14 de julho de 2020, serão computados para fins de contagem dos limites máximos resultantes do acréscimo de prazos nele previstos.

Quanto à concessão e ao pagamento do benefício emergencial, de que tratam os artigos 5º e 18º da Lei nº 14.020/20, observadas as prorrogações de prazo prevista no Decreto 10.422/20, ficam condicionados às disponibilidades orçamentárias.

O Decreto 10.422/20 estava sendo aguardado desde a publicação da Lei nº 10.420, e causou surpresa a demora na sua publicação, provavelmente em função da análise pela área econômica do governo federal do impacto no orçamento da União em função do benefício emergencial.

Fica ampliado por mais 30 dias o pagamento do benefício emergencial mensal de R$ 600,00 para o empregado com contrato de trabalho intermitente.

Esperamos que haja disponibilidades orçamentárias para que o benefício emergencial de preservação do emprego e da renda e do benefício emergencial mensal possam ser pagos pela União para que não haja problemas na implementação das medidas emergenciais neste momento em que a crise decorrente da covid-19, infelizmente, ainda não tem data certa para terminar.

Trade Vale
Corretora de Seguros

25 ANOS

Seguros com proteção

Em 2021 a Trade Vale Seguros completa **25 anos de vida**

25 anos de excelência em atendimento ao transportador, entregando soluções de seguro, prevenção de perdas e atendimento de sinistros.

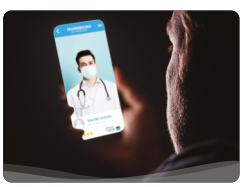
Faça seu seguro conosco e surpreenda-se

NOVIDADES

somos especialistas em seguro de transporte

Seguro avulso de carga

Pague por embarque, sem papel, rápido e fácil.



Telemedicina 24h/7

Acesso 24h por dia, 7 dias por semana, consultas médicas em qualquer lugar do Brasil.

Uberização do transporte de cargas

Coberturas especiais para operações de e-commerce, redespacho e subcontratação.

Seguro de erros e omissões do transportador

Aumente a segurança das suas cargas.

NoTreXo
aplicativo

NoTrexo traz uma revolução na gestão de suas operações logísticas. Aplicativo, Gestão da Informação e Perfil de Histórico.

(11) 2391-6208 | @notrexoapp | notrexo.com

/TradeVale /TradeValeSeguros @TradeValeSeguros

Rua Estela, 515 Bloco G, 3º Andar - Vila Mariana - São Paulo SP **Telefone: +55 11 5573-4498**
www.tradevaleseguros.com.br tradevale@tradevaleseguros.com.br

Encontre o comercial da sua região pelo nosso site www.tradevaleseguro.com.br > **Onde Estamos**

Regime jurídico emergencial e transitório durante a pandemia da covid-19

POR NARCISO FIGUEIRÔA JUNIOR

Lei nº 14.010, de 10 de junho de 2020

A Lei nº 14.010, que entrou em vigor em 12 de junho de 2020, data da sua publicação, institui normas de caráter transitório e emergencial para a regulação de relações jurídicas de direito privado em virtude da pandemia do coronavírus (covid-19).

A nova lei considera o dia 20 de março de 2020, data da publicação do Decreto Legislativo nº 6, como termo inicial dos eventos decorrentes da covid-19 e dispõe que a suspensão da aplicação das normas nela previstas não implica sua revogação ou alteração, trazendo ainda as seguintes alterações:

Prescrição e decadência

Dispõe que os prazos prescricionais consideram-se impedidos ou suspensos, conforme o caso, a partir de 12 de junho de 2020 até 30 de outubro de 2020, mas isto não se aplica enquanto perdurarem as hipóteses específicas de impedimento, suspensão e interrupção dos prazos prescricionais previstas no ordenamento jurídico nacional.

Ainda, autoriza a aplicação da decadência conforme ressalva contida no artigo 207 do Código Civil.

Pessoas jurídicas de direito de privado

Dispõe que a assembleia geral, inclusive para fins do artigo 59 do Código Civil, até 30 de outubro de 2020, poderá ser realizada por meios eletrônicos, independentemente de previsão nos atos constitutivos da pessoa jurídica.

Permite que a manifestação dos participantes da assembleia possa ocorrer por qualquer meio eletrônico indicado pelo administrador que assegure a identificação do participante e a segurança do voto, produzindo todos os efeitos legais de uma assinatura presencial.

Relações de consumo

Suspende até 30 de outubro de 2020 a aplicação do artigo 49 do CDC, que trata do prazo de 7 dias de desistência do contrato, pelo consumidor, quando ocorrer a hipótese de entrega domiciliar de produtos perecíveis ou de consumo imediato e de medicamentos em razão da pandemia da covid-19.

Usucapião

Os prazos de aquisição de pro-

priedade imobiliária ou mobiliária nas diversas espécies de usucapião ficam suspensos a partir de 12 de junho de 2020 até 30 de outubro de 2020.

Condomínios edilícios

Permite que a assembleia condominial, inclusive para os fins dos artigos 1.349 e 1.350 do Código Civil, e sua votação poderão ocorrer por meios virtuais, em caráter emergencial, até 30 de outubro de 2020, equiparando a manifestação de vontade do condômino por meio virtual, para todos os efeitos jurídicos, à sua assinatura presencial.

Na impossibilidade de realização da assembleia condominial por meios virtuais, os mandatos de síndico vencidos até 20 de março de 2020 ficam prorrogados até 30 de outubro de 2020, sendo obrigatória a prestação de contas regular de seus atos de administração sob pena de destituição.

Regime concorrencial

Torna sem eficácia os seguintes dispositivos da Lei nº 12.529, de 30 de novembro de 2011, que trata da defesa da concorrência em relação a todos os atos praticados e com vigência de 20 de março de 2020 até 30 de outubro de 2020 ou enquanto durar o estado de calamidade pública reconhecido pelo Decreto 6 de 20 de março de 2020:

1) Artigo 36, § 3º, inciso XV, que considera infração da ordem econômica vender mercadoria ou prestar serviço injustificadamente abaixo do preço de custo;

2) Artigo 36, § 3º, inciso XV, que considera infração da ordem econômica cessar parcial ou totalmente as atividades da empresa sem justa causa comprovada;

3) Artigo 90, inciso IV, que considera ato de concentração que pode ser submetido ao CADE quando duas ou mais empresas celebram contrato associativo, consórcio ou joint venture. Entretanto, não fica afastada a possibilidade de análise posterior do ato de concentração dos acordos que não forem necessários ao combate da pandemia da covid-19.

Em relação às demais infrações da ordem econômica previstas no artigo 36 da Lei nº 12.529/2011, desde praticadas a partir de 20 de março de 2020 até 31 de dezembro de 2020 , a nova lei dispõe que, na apreciação dessas demais infrações, o órgão competente levará em consideração as circunstâncias extraordinárias decorrente da pandemia da covid-19.

Direito de família e sucessões

Dispõe que até 30 de outubro de 2020 a prisão civil por dívida alimentícia, prevista no artigo 528, § 3º, do CPC, deverá ser cumprida exclusivamente sob a modalidade domiciliar, sem prejuízo do cumprimento das respectivas obrigações.

Determina ainda que o prazo máximo de até dois meses previsto no artigo 611 do CPC, para as sucessões abertas a partir de 1º de novembro de 2020, terá seu termo inicial prorrogado para 30 de outubro de 2020.

O prazo de 12 meses para que sejam encerrados o inventário e partilha (CPC, art. 611), caso iniciado antes de 1º de fevereiro de 2020, ficará suspenso a partir de 12 de junho de 2020, data de entrada em vigor da Lei nº 14.010/2020.

Lei Geral de Proteção de Dados (LGPD)

Altera o artigo 65 da Lei 13.709, de 14 de agosto de 2018 (LGPD), para dispor no inciso I-A que, em relação aos artigos 52 (sanções administrativas), 53 (cálculo do valor-base das sanções de multa) e 54 (valor da multa diária aplicável às infrações à LGPD), cuja vigência será a partir de 1º de agosto de 2021.

Trata-se de mais uma das várias normas legais de caráter transitório em decorrência do estado de calamidade pública manifestado pelo Decreto Legislativo 6 de 20 de março de 2020 e da pandemia do coronavírus (covid-19), visando regulamentar relações jurídicas de direito privado, prevenir e mitigar os conflitos jurídicos que poderão surgir em decorrência deste momento de grave crise de saúde pública, política e econômica em que vivemos, sem precedentes na história recente de nosso país.

TÉCNICO / JURÍDICO

SEPT – Recontratação

POR NARCISO FIGUEIRÔA JUNIOR

Portaria nº 16.655, de 14 de julho de 2020

Em 14 de julho de 2020 foi publicada a Portaria 16.555 da Secretaria Especial de Previdência e Trabalho (SEPT) do Ministério da Economia, que disciplina hipótese de recontratação nos casos de rescisão sem justa causa durante o estado de calamidade pública de que trata o Decreto Legislativo nº 6, de 20 de março de 2020.

Indica como justificativa para a sua publicação a necessidade de afastar a presunção de fraude na recontratação de empregado em período inferior a 90 dias subsequentes à data da rescisão contratual durante o estado de calamidade pública de que trata o Decreto 06/20, ou seja, até 31 de dezembro de 2020.

Dispõe que, durante o estado de calamidade pública de que trata o Decreto Legislativo nº 6, não se presumirá fraudulenta a rescisão de contrato de trabalho sem justa causa seguida de recontratação dentro dos 90 dias subsequentes à data em que formalmente a rescisão se operou desde que mantidos os mesmos termos do contrato rescindido.

A recontratação poderá se dar em termos diversos do contrato rescindido quando houver previsão neste sentido em instrumento decorrente de negociação coletiva.

A portaria entra em vigor na data de sua publicação, ou seja, a partir de 14 de julho de 2020, retroagindo seus efeitos à data de 20 de março de 2020.

Trata-se de norma importante no sentido de afastar presunção de fraude na recontratação de empregado no período da pandemia decorrente da covid-19, e a exigência da negociação coletiva para recontratação em termos diversos do contrato rescindido provavelmente tenha o escopo de evitar que se crie condições prejudiciais ao trabalhador.

RGLOG
A identidade da logística

LOGÍSTICA DE CONTAINERS:
DTA /AGRONEGÓCIO / MINÉRIOS

LOGÍSTICA DE PEÇAS AUTOMOTIVAS:
ARMAZENAMENTO / TRANSPORTE FRACIONADO / INBOUND

LOGÍSTICA DE ENERGIA:
TRANSPORTE DE DERIVADOS DE PETRÓLEO / BIOCOMBUSTÍVEIS - ETANOL E BIODISEL

Entre em contato conosco e saiba mais!!!
(11) 3905 7700 ou (11) 99770 4907
comercial@rglog.com.br

WWW.RGLOG.COM.BR

/@rglog_oficial

/ RGLOG Logística e Transporte

TÉCNICO / JURÍDICO

Medidas preventivas no ambiente de trabalho – covid-19

POR NARCISO FIGUEIRÔA JUNIOR

Portaria conjunta de 20 de 18 de junho de 2020

No último dia 19 de junho foi publicada a Portaria Conjunta nº 20 da Secretaria Especial de Previdência e Trabalho do Ministério da Economia e do Ministério da Saúde. Ela estabelece medidas a serem observadas pelas organizações públicas e privadas visando à prevenção, ao controle e à mitigação dos riscos de transmissão da covid-19 nos ambientes de trabalho de forma a preservar a segurança e a saúde dos trabalhadores, empregos e a atividade econômica.

A referida portaria não desobriga o atendimento pelas organizações das normas regulamentadoras de segurança do trabalho, das demais regulamentações sanitárias aplicáveis, de medidas de saúde, de higiene e de segurança do trabalho previstas em normas coletivas e de outras disposições que sejam incluídas em regulamentos sanitários dos estados, Distrito Federal ou municípios.

A Secretaria de Trabalho da SEPT do Ministério da Economia e o Ministério da Saúde, no âmbito de suas competências, poderão emitir orientações setoriais complementares.

As disposições contidas na Portaria Conjunta 20 devem ser cumpridas por entidades públicas e privadas durante o enfrentamento do estado de calamidade pública reconhecido pelo Decreto Legislativo nº 6 de 20 de março de 2020 e da emergência de saúde pública de importância internacional decorrente do coronavírus (covid-19), ou seja, em princípio até 31 de dezembro de 2020.

As medidas para prevenção, controle e mitigação dos riscos de transmissão da covid-19 em ambientes de trabalho estão descritas no Anexo I da Portaria, com vigência imediata em relação às regras nele previstas com exceção do item 7.2 (máscaras cirúrgicas ou de tecido), que entrará em vigor em quinze dias a contar de sua publicação.

As medidas obrigatórias previstas no Anexo 1 da Portaria Conjunta 20 são as seguintes:

Medidas gerais

Devem ser estabelecidas e divulgadas orientações ou protocolos com a indicação das medidas necessárias para prevenção, controle e mitigação dos riscos de transmissão da covid-19 nos ambientes de trabalho. Quando forem solicitadas, devem estar disponíveis para os trabalhadores e suas representações:

a) medidas de prevenção nos ambientes de trabalho e nas áreas

comuns da organização, como refeitórios, banheiros, vestiários, áreas de descanso, e no transporte de trabalhadores quando fornecido pela organização;

b) ações para identificação precoce e afastamento dos trabalhadores com sinais e sintomas compatíveis com a covid-19;

c) procedimentos para que os trabalhadores possam relatar à organização, inclusive de forma remota, sinais ou sintomas compatíveis com a covid-19 ou contato com caso confirmado da covid-19; e

d) instruções sobre higiene das mãos e etiqueta respiratória.

As orientações ou protocolos podem incluir a promoção de vacinação buscando evitar outras síndromes gripais que possam ser confundidas com a covid-19. Além disso, a organização deve informar os trabalhadores sobre a covid-19, incluindo formas de contágio, sinais e sintomas e os cuidados necessários para redução da transmissão no ambiente de trabalho e na comunidade.

Devem ser estendidas essas informações aos trabalhadores terceirizados e de outras organizações que adentrem o estabelecimento, e as instruções aos trabalhadores podem ser transmitidas durante treinamentos ou por meio de diálogos de segurança, documento físico ou eletrônico, evitando o uso de panfletos.

Conduta em relação aos casos suspeitos e confirmados de covid-19 e seus contatantes

Considera-se caso confirmado o trabalhador com:

a) resultado de exame laboratorial confirmando a covid-19 de acordo com as orientações do Ministério da Saúde;

b) síndrome gripal ou síndrome respiratória aguda grave (SRAG) para a qual não foi possível a investigação laboratorial específica e que tenha histórico de contato com caso confirmado laboratorialmente para a covid-19 nos últimos sete dias antes do aparecimento dos sintomas no trabalhador.

Considera-se caso suspeito o trabalhador que apresentar quadro respiratório agudo com um ou mais dos sinais ou sintomas febre, tosse, dor de garganta, coriza e falta de ar, sendo que outros sintomas também

podem estar presentes, como dores musculares, cansaço ou fadiga, congestão nasal, perda do olfato ou paladar e diarreia.

Considera-se contatante de caso confirmado da covid-19 o trabalhador assintomático que teve contato com o caso confirmado da doença entre dois dias antes e 14 dias após o início dos sinais ou sintomas ou da confirmação laboratorial em uma das seguintes situações:

a) ter contato durante mais de 15 minutos a menos de 1 m de distância;

b) permanecer a menos de 1 m de distância durante transporte;

c) compartilhar o mesmo ambiente domiciliar;

d) ser profissional de saúde ou outra pessoa que cuide diretamente de um caso da covid-19 ou trabalhador de laboratório que manipule amostras de um caso da covid-19 sem a proteção recomendada.

Devem ser afastados imediatamente os trabalhadores das atividades laborais presenciais, por 14 dias, nas seguintes situações:

a) casos confirmados da covid-19;

b) casos suspeitos da covid-19;

c) contatantes de casos confirmados da covid-19.

O período de afastamento dos contatantes de caso confirmado da covid-19 deve ser contado a partir do último dia de contato entre os contatantes e o caso confirmado.

Os trabalhadores afastados considerados casos suspeitos poderão retornar às suas atividades laborais presenciais antes do período determinado de afastamento quando:

a) exame laboratorial descartar a covid-19 de acordo com as orientações do Ministério da Saúde;

b) estiverem assintomáticos por mais de 72 horas.

Os contatantes que residirem com um caso confirmado da covid-19 devem ser afastados de suas atividades presenciais por 14 dias e apresentar documento comprobatório. A empresa deve orientar seus empregados afastados do trabalho a permanecerem em sua residência, assegurando-se a manutenção da remuneração durante o afastamento.

Devem ser estabelecidos procedimentos para identificação de casos suspeitos, incluindo:

a) canais para comunicação com os trabalhadores referente ao aparecimento de sinais ou sintomas compatíveis com a covid-19, bem como sobre contato com caso confirmado ou suspeito da doença. Pode ser realizado contato telefônico ou enquetes por meio físico ou eletrônico; ainda, é possível oferecer oferecidos canais de atendimento eletrônico;

b) triagem na entrada do estabelecimento em todos os turnos de trabalho, podendo-se utilizar medição de temperatura corporal por infravermelho ou equivalente antes que os trabalhadores, inclusive terceirizados, iniciem suas atividades.

Devem ser levantadas informações sobre os contatantes, as atividades, o local de trabalho e as áreas comuns frequentadas pelo trabalhador suspeito ou confirmado da covid-19. Os contatantes de caso suspeito da doença devem ser informados sobre o caso e orientados a relatar imediatamente à organização o surgimento de qualquer sinal ou sintoma relacionado à doença.

Na ocorrência de casos suspeitos ou confirmados da covid-19, deve ser reconsiderada a implementação das medidas de prevenção indicadas.

A empresa deve manter registro atualizado, à disposição dos órgãos de fiscalização, com informações sobre:

a) trabalhadores por faixa etária;

b) trabalhadores com condições clínicas de risco para desenvolvimento de complicações que podem estar relacionadas a quadros mais graves da covid-19, não devendo ser especificada a doença, preservando-se o sigilo;

c) casos suspeitos;

d) casos confirmados;

e) trabalhadores contatantes afastados;

f) medidas tomadas para a adequação dos ambientes de trabalho para a prevenção da covid-19.

São consideradas condições clínicas de risco para desenvolvimento de complicações da covid-19: cardiopatias graves ou descompensadas (insuficiência cardíaca, infartados, revascularizados, portadores de arritmias, hipertensão arterial sistêmica descompensada); pneumopatias graves ou descompensadas (dependentes de oxigênio, portadores de asma moderada/grave, doença pulmonar obstrutiva crônica (DPOC)); imunodeprimidos; doentes renais crônicos em estágio avançado (graus 3, 4 e 5); diabéticos, conforme juízo clínico; e gestantes de alto risco.

A empresa deve encaminhar para o ambulatório médico da organização, quando existente, os casos suspeitos para avaliação e acompanhamento adequado, e o atendimento de trabalhadores sintomáticos deve ser separado dos demais trabalhadores, fornecendo-se máscara cirúrgica a todos os trabalhadores a partir da chegada no ambulatório.

Os profissionais do serviço médico devem receber equipamentos de proteção individual (EPI) ou outros equipamentos de proteção de acordo com os riscos, em conformidade com as orientações e regulamentações dos Ministérios da Economia e da Saúde.

Higiene das mãos e etiqueta respiratória

Todos os trabalhadores devem ser orientados sobre a higienização correta e frequente das mãos com água e sabonete ou, caso não seja possível a lavagem das mãos, com sanitizante adequado para as mãos, como álcool a 70%. Além disso, devem ser adotados procedimentos para que, na medida do possível, os trabalhadores evitem tocar superfícies com alta frequência de contato, como botões de elevador, maçanetas, corrimãos etc.

Devem ser disponibilizados recursos para a higienização das mãos próximos aos locais de trabalho, incluindo água, sabonete líquido, toalha de papel descartável e lixeira, cuja abertura não demande contato manual, ou sanitizante adequado para as mãos, como álcool a 70%. Deve também haver orientação sobre o não compartilhamento de toalhas e de produtos de uso pessoal.

Os trabalhadores devem ser orientados para que evitem tocar boca, nariz, olhos e rosto com as mãos e sobre praticar etiqueta respiratória, incluindo utilizar lenço descartável para higiene nasal, cobrir nariz e boca ao espirrar ou tossir e higienizar as mãos após espirrar ou tossir.

Deve ser dispensada a obrigatoriedade de assinatura individual dos trabalhadores em planilhas, formulários e controles, como listas de presença em reunião e diálogos de segurança.

Distanciamento social

A empresa deve adotar medidas para aumentar o distanciamento e diminuir o contato pessoal entre trabalhadores e entre esses e o público externo, orientando para que se evitem abraços, beijos, apertos de mão e conversas desnecessárias, devendo ser mantida distância mínima de 1 m entre os trabalhadores e entre os trabalhadores e o público.

Se o distanciamento físico de ao menos 1 m não puder ser implementado para reduzir o risco de transmissão entre trabalhadores, clientes, usuários, contratados e visitantes, além das demais medidas previstas no Anexo 1, deve-se:

a) para as atividades desenvolvidas em postos fixos de trabalho, manter o uso de máscara cirúrgica ou de tecido, observado o item 7 e seus subitens do Anexo 1, e adotar divisórias impermeáveis ou fornecer proteção facial do tipo viseira plástica ou óculos de proteção;

b) para as demais atividades, manter o uso de máscara cirúrgica ou de tecido e seus subitens do Anexo 1.

Podem ser adotadas medidas alternativas com base em análise de risco realizada pela organização, devendo ser adotadas medidas para limitação de ocupação de elevadores, de escadas e de ambientes restritos, incluindo instalações sanitárias e vestiários.

Devem ser demarcados e reorganizados os locais e espaços para filas e esperas com, no mínimo, 1 m de distância entre as pessoas, devendo-se priorizar agendamentos de horários de atendimento para evitar aglomerações e para distribuir o fluxo de pessoas.

Devem ser priorizadas medidas para distribuir a força de trabalho ao longo do dia e concentrações nos ambientes de trabalho. Quando possível, o teletrabalho ou trabalho remoto deve ser promovido, e, quando indispensáveis, as reuniões presenciais devem ser evitadas para se manter o distanciamento previsto no Anexo 1.

Higiene, ventilação, limpeza e desinfecção dos ambientes

A empresa deve promover a limpeza e a desinfecção dos locais de trabalho e das áreas comuns no intervalo entre turnos ou sempre que houver a designação de um trabalhador para ocupar o posto de trabalho de outro.

Deve-se aumentar a frequência dos procedimentos de limpeza e de desinfecção de instalações sanitárias e vestiários, além de pontos de grande contato, como teclados, corrimãos, maçanetas, terminais de pagamento, botoeiras de elevadores, mesas, cadeiras etc.

Deve-se privilegiar a ventilação natural nos locais de trabalho ou adotar medidas para aumentar ao máximo o número de trocas de ar dos recintos, trazendo ar limpo do exterior.

Quando em ambiente climatizado, a organização deve evitar a recirculação de ar e verificar a adequação das manutenções preventivas e corretivas. Os bebedouros do tipo jato inclinado, quando existentes, devem ser adaptados de modo que somente seja possível o consumo de água com o uso de copo descartável.

Trabalhadores do grupo de risco

Os trabalhadores com 60 anos ou mais ou que apresentem condições clínicas de risco para desenvolvimento de complicações da covid-19 devem receber atenção especial, priorizando-se sua permanência na residência em teletrabalho ou trabalho remoto ou, ainda, em atividade ou local que reduza o contato com outros trabalhadores e o público, quando possível.

Não sendo possível a permanência na residência ou trabalho remoto, aos trabalhadores do grupo de risco deve ser priorizado trabalho em local arejado e higienizado ao fim de cada turno de trabalho, observadas as demais medidas previstas no Anexo 1.

Equipamentos de proteção individual (EPI)

Devem ser criados ou revisados os procedimentos de uso, de higienização, de acondicionamento e de descarte dos equipamentos de proteção individual (EPI) e de outros equipamentos de proteção utilizados na organização tendo em vista os riscos gerados pela covid-19.

Os trabalhadores devem ser orientados sobre o uso, a higienização, o descarte e a substituição das máscaras, sobre a higienização das mãos antes e após o seu uso, e, inclusive, sobre as limitações de sua proteção contra a covid-19 seguindo as orientações do fabricante, quando houver, e as recomendações pertinentes dos Ministérios da Economia e da Saúde.

As máscaras cirúrgicas e de tecido não são consideradas EPI nos termos definidos na Norma Regulamentadora nº 6 – Equipamentos de Proteção Individual e não substituem os EPI para proteção respiratória quando indicado seu uso. Dessa forma, devem ser fornecidas para todos os trabalhadores, e seu uso deve ser exigido em ambientes compartilhados ou naqueles em que haja contato com outros trabalhadores ou público, devendo ser substituídas, no mínimo, a cada três horas de uso ou quando estiverem sujas ou úmidas.

As máscaras de tecido devem ser confeccionadas e higienizadas de acordo com as recomendações do Ministério da Saúde, devendo ser higienizadas pela organização,

O TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS PULSA NO CORAÇÃO DO BRASIL

O coração do Brasil produz de tudo. É forte em agricultura, pecuária, extrativismo e indústria. E é muito forte também no Transporte Rodoviário de Cargas, responsável pela circulação da maior parte das riquezas da região, irrigando todo o Brasil com produtos da mais alta qualidade. A FENATAC sente muito orgulho de representar, através de seus sindicatos filiados, as transportadoras de Goiás, Tocantins e Distrito Federal, fornecendo-lhes ferramentas importantes para que possam cumprir essa missão tão importante, fundamental para a economia brasileira.

Sindicatos Filiados

SETCEG | SETCESG | SETRAN | SINDIBRAS | SINDICARGA - TO

FENATAC - Federação Interestadual das Empresas de Transporte de Cargas

SAUS Quadra 1, Bloco J – Edifício CNT, Torre A, Sala 513 – Brasília/DF | **CEP**: 70070-010

TEL:. +55 (61) 3361-8987 / 3361-5295

FENATAC
FEDERAÇÃO INTERESTADUAL DAS EMPRESAS DE TRANSPORTE DE CARGAS

após cada jornada de trabalho, ou pelo trabalhador sob orientação da organização.

Os EPI e outros equipamentos de proteção não podem ser compartilhados entre trabalhadores durante as atividades, e os que permitem higienização somente poderão ser reutilizados após a higienização.

Somente deve ser permitida a entrada de pessoas no estabelecimento com a utilização de máscara de proteção. Os profissionais responsáveis pela triagem ou pela pré-triagem dos trabalhadores, os trabalhadores da lavanderia e aqueles que realizam atividades de limpeza em sanitários e áreas de vivências devem receber EPI de acordo com os riscos a que estejam expostos em conformidade com as orientações e regulamentações dos Ministérios da Economia e da Saúde.

Refeitórios

Não é permitido o compartilhamento de copos, pratos e talheres sem higienização, devendo ser evitado o autosserviço ou, quando este não puder ser evitado, devem ser implementadas medidas de controle, como:

a) higienização das mãos antes e depois de se servir;

b) higienização ou troca frequentes de utensílios de cozinha de uso compartilhado, como conchas, pegadores e colheres;

c) instalação de protetor salivar sobre as estruturas de autosserviço;

d) utilização de máscaras e orientações para evitar conversas durante o serviço.

A empresa deve realizar limpeza e a desinfecção frequentes das superfícies das mesas, bancadas e cadeiras e promover nos refeitórios espaçamento mínimo de 1 m entre as pessoas na fila e nas mesas, orientando para o cumprimento das recomendações de etiqueta respiratória e para que sejam evitadas conversas.

Quando o distanciamento frontal ou transversal não for observado, deve ser utilizada barreira física sobre as mesas que possuam altura de, no mínimo, 1,50 m em relação ao solo.

A empresa deve distribuir os trabalhadores em diferentes horários nos locais de refeição, devendo ser retirados recipientes de temperos (azeite, vinagre, molhos), saleiros e farinheiras e porta-guardanapos de uso compartilhado, entre outros, devendo ser entregue jogo de utensílios higienizados (talheres e guardanapo de papel embalados individualmente).

Vestiários

Deve-se evitar aglomeração de trabalhadores na entrada, na saída e durante a utilização do vestiário, devendo ser adotados procedimentos de monitoramento do fluxo de ingresso nos vestiários. Além disso, os trabalhadores devem ser orientados para que mantenham a distância de 1 m entre si durante a sua utilização.

A organização deve orientar os trabalhadores sobre a ordem de desparamentação de modo que o último equipamento de proteção a ser retirado seja a máscara. Devem ser disponibilizados pia com água e sabonete líquido e toalha descartável ou dispensadores de sanitizante adequado para as mãos, como álcool a 70%, na entrada e na saída dos vestiários.

Transporte de trabalhadores fornecido pela organização

Devem ser implantados procedimentos para comunicação, identificação e afastamento de trabalhadores com sintomas da covid-19 antes do embarque no transporte para o trabalho, quando fornecido pelo empregador, de maneira a impedir o embarque de pessoas sintomáticas,

FETRANSCARGA
FEDERAÇÃO DO TRANSPORTE DE CARGAS DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

Fundada em 19 de novembro de 2002
Filiada à CNT e à NTC

SINTRANSPORTES
SINDICATO DAS EMPRESAS DE TRANSPORTES RODOVIÁRIO DE CARGAS DE CAMPOS-RJ

SULCARJ

SINDICARGA
SINDICATO DAS EMPRESAS DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS E LOGÍSTICA DO RIO DE JANEIRO

SETCANF

SETC

DESPOLUIR
Programa Ambiental do Transporte
CNT | SEST SENAT

COMJOVEM

incluindo eventuais terceirizados da organização de fretamento, sendo que o embarque de trabalhadores no veículo deve ser condicionado ao uso de máscara de proteção.

Os trabalhadores devem ser orientados no sentido de evitar aglomeração no embarque e no desembarque do veículo de transporte, devendo ser implantadas medidas que garantam distanciamento mínimo de 1 m entre trabalhadores. Ainda, devem ser priorizadas medidas para manter uma distância segura entre trabalhadores, sendo eles distribuídos de forma espaçada dentro do veículo de transporte.

Deve-se manter preferencialmente a ventilação natural dentro dos veículos e, quando for necessária a utilização do sistema de ar-condicionado, deve-se evitar a recirculação do ar.

Os assentos e as demais superfícies do veículo mais frequentemente tocadas pelos trabalhadores devem ser higienizados regularmente, e os motoristas devem higienizar frequentemente as mãos e o seu posto de trabalho, inclusive o volante e superfícies mais frequentemente tocadas. A empresa deve manter registro dos trabalhadores que utilizam o transporte, listados por veículo e viagem.

SESMT e CIPA

Quando existentes, o SESMT e a CIPA devem participar das ações de prevenção implementadas pela organização. Os trabalhadores de atendimento de saúde do SESMT, como enfermeiros, auxiliares e médicos, devem receber EPI de acordo com os riscos a que estejam expostos, em conformidade com as orientações e regulamentações dos Ministérios da Economia e da Saúde.

Medidas para a retomada das atividades

Quando houver a paralisação das atividades de determinado setor ou do próprio estabelecimento decorrente da covid-19, devem ser adotados os seguintes procedimentos antes do retorno das atividades:

a) assegurar a adoção das medidas de prevenção previstas no Anexo 1;

b) higienizar e desinfetar o local de trabalho, as áreas comuns e os veículos utilizados;

c) reforçar a comunicação aos trabalhadores;

d) implementar triagem dos trabalhadores, garantindo o afastamento dos casos confirmados, casos suspeitos e contatantes de casos confirmados da covid-19.

Não deve ser exigida testagem laboratorial para a covid-19 de todos os trabalhadores como condição para retomada das atividades do setor ou do estabelecimento por não haver, até o momento da edição do Anexo 1, recomendação técnica para esse procedimento.

Quando adotada a testagem de trabalhadores, esta deve ser realizada de acordo com as recomendações do Ministério da Saúde em relação à indicação, à metodologia e à interpretação dos resultados.

REVIGORAR FORÇAS PARA SEGUIR EM FRENTE

A gestão 2021-2024 inaugura um **novo tempo** da Fetcemg.

A diretoria renova suas forças com a presença de **lideranças da COMJOVEM** na defesa dos interesses dos transportadores.

É a união de várias gerações para seguir no trabalho junto a entidades, conselhos e órgãos estaduais e federais para **sempre gerar boas condições de negócio para o setor, com criatividade e inovação**.

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

TÉCNICO / JURÍDICO

A Lei nº 14.023, de 8 de julho de 2020

POR NARCISO FIGUEIRÔA JUNIOR

A Lei nº 14.023, de 8 de julho de 2020, traz alterações na Lei nº 13.979, de 6 de fevereiro de 2010, para determinar adoção de medidas imediatas que preservem a saúde e a vida de todos os profissionais considerados essenciais ao controle de doenças e à manutenção da ordem pública durante a pandemia decorrente da covid-19.

Dispõe que o poder público e os empregadores ou contratantes deverão adotar, imediatamente, medidas para preservar a saúde e a vida de todos os profissionais considerados essenciais ao controle de doenças e à manutenção da ordem pública.

A nova lei considera como profissões essenciais ao controle de doenças e à manutenção da ordem pública médicos; enfermeiros; fisioterapeutas, terapeutas ocupacionais, fonoaudiólogos e profissionais envolvidos nos processos de habilitação e reabilitação; psicólogos; assistentes sociais; policiais federais, civis, militares, penais, rodoviários e ferroviários e membros das Forças Armadas; agentes socioeducativos, agentes de segurança de trânsito e agentes de segurança privada; brigadistas e bombeiros civis e militares; vigilantes que trabalham em unidades públicas e privadas de saúde; assistentes administrativos que atuam no cadastro de pacientes em unidades de saúde; agentes de fiscalização; agentes comunitários de saúde; agentes de combate às endemias; técnicos e auxiliares de enfermagem; técnicos, tecnólogos e auxiliares em radiologia e operadores de aparelhos de tomografia computadorizada e de ressonância nuclear magnética; maqueiros, maqueiros de ambulância e padioleiros; cuidadores e atendentes de pessoas com deficiência, de pessoas idosas ou de pessoas com doenças raras; biólogos, biomédicos e técnicos em análises clínicas; médicos-veterinários; coveiros, atendentes funerários, motoristas funerários, auxiliares funerários e demais trabalhadores de serviços funerários e de autópsias; profissionais de limpeza; profissionais que trabalham na cadeia de produção de alimentos e bebidas, incluídos os insumos; farmacêuticos, bioquímicos e técnicos em farmácia; cirurgiões-dentistas, técnicos em saúde bucal e auxiliares em saúde bucal; aeronautas, aeroviários e controladores de voo; motoristas de ambulância; guardas municipais; profissionais dos Centros de Referência de Assistência Social (Cras) e dos Centros de Referência Especializados de Assistência Social (Creas); servidores públicos que trabalham na área da saúde, inclusive em funções administrativas; outros profissionais que trabalhem ou sejam convocados a trabalhar nas unidades de saúde durante o período de isolamento social ou que tenham contato com pessoas ou com materiais que ofereçam risco de contaminação pelo novo coronavírus.

Os empregadores ou contratantes, inclusive o poder público, deverão fornecer, gratuitamente, os equipamentos de proteção individual (EPI) recomendados pela Anvisa aos profissionais anteriormente mencionados que estiverem em atividade e em contato direto com portadores ou possíveis portadores da covid-19, respeitados os protocolos específicos.

Esses profissionais que estiverem em contato direto com portadores ou possíveis portadores do novo coronavírus terão prioridade na realização de testes de diagnóstico da covid-19, devendo ser tratados e orientados sobre sua condição de saúde e sobre sua aptidão para retornar ao trabalho.

Trata-se de norma relevante que visa à preservação da saúde e da integridade física dos profissionais que estão na linha de frente das ações essenciais de prevenção, de mitigação e de controle do contágio da covid-19 e à manutenção da ordem pública, cujo trabalho neste momento de pandemia tem sido essencial.

GAB
Transportes

São Paulo: (11) 4785-8166
Belém: (91) 3255-4717
Manaus: (92) 3651-0799

Saiba mais em:
www.gabtransportes.com.br

Lei nº 14.0143, de 19 de agosto de 2020

POR NARCISO FIGUEIRÔA JUNIOR

A Lei nº 14.043, de 19 de agosto de 2020, institui o Programa Emergencial de Suporte a Empregos para enfrentamento do estado de calamidade pública e da emergência de saúde decorrente da covid-19, altera as Leis nº 9.430, de 27 de dezembro de 1966, e nº 13.999, de 18 de maio de 2020, dá outras providências e entra em vigor na data de sua publicação, ou seja, em 20 de agosto de 2020

Programa Emergencial de Suporte a Empregos

A referida Lei cria o Programa Emergencial de Suporte a Empregos, destinado à realização de operações de créditos com empresários, sociedades empresárias e sociedades cooperativas, excetuadas as sociedades de crédito, organizações da sociedade civil e empregadores rurais, com a finalidade de pagamento de folha salarial de seus empregados.

O financiamento é destinado às pessoas jurídicas anteriormente mencionadas com receita bruta anual superior a R$ 360 mil e igual ou inferior a R$ 50 milhões de reais, considerando o exercício de 2019. As linhas de crédito vão abranger até 100% da folha de pagamento do contratante pelo período de quatro meses, limitadas ao valor equivalente de até duas vezes o salário-mínimo por empregado e serão destinadas exclusivamente ao processamento das folhas de pagamento.

Poderão participar do programa todas as instituições financeiras sujeitas à supervisão do Banco Central do Brasil.

Para se beneficiar do programa de financiamento, o empregador deverá assumir as seguintes obrigações:

1ª) fornecer informações verídicas;

2ª) não utilizar os recursos para finalidades distintas do pagamento de seus empregados;

3ª) efetuar o pagamento de seus empregados com os recursos do programa por meio de transferência para a conta do depósito, para a conta salário ou para a conta de pagamento pré-paga de titularidade de cada um deles, mantida em instituição autorizada a funcionar pelo BACEN;

4ª) não rescindir, sem justa causa, o contrato de trabalho de seus empregados no período compreendido entre a data da contratação da linha de crédito e o 60º dia após o recebimento da última parcela da linha de crédito pela instituição financeira. Tal vedação incidirá na mesma proporção do total da folha de pagamento que, por opção do contratante, tiver sido paga com recursos do programa.

Se a folha de pagamento for processada por instituição financeira participante do programa, o pagamento dos empregados acontecerá mediante depósito direto feito pela instituição financeira nas contas dos empregados. Para que possam participar do programa, os contratantes não poderão estar com suas atividades encerradas com falência decretada ou em estado de insolvência civil.

Caso não sejam atendidas as obrigações acima, haverá vencimento antecipado da dívida.

O programa emergencial poderá ser utilizado para financiar a quitação das verbas rescisórias pagas ou pendentes de adimplemento decorrentes de demissões sem justa causa ocorridas entre 6 de fevereiro de 2020 e 19 de agosto de 2020, incluídos eventuais débitos relativos ao FGTS, para fins de recontratação do empregado demitido.

O financiamento decorrente do programa não abrange as verbas trabalhistas de natureza exclusivamente

indenizatória ou que tenham como fato gerador o trabalho escravo ou infantil.

A contratação das linhas de crédito constitui confissão de dívida irrevogável e irretratável e implica renúncia tácita a qualquer impugnação ou recurso em relação ao montante principal devido, às verbas sucumbenciais e às respectivas contribuições previdenciárias decorrentes da condenação ou do acordo homologado.

Os agentes econômicos que contratarem o financiamento deste programa assumirão as seguintes obrigações contratuais, cujo descumprimento implica o vencimento antecipado da dívida:

1º) fornecer informações atualizadas e verídicas;

2º) não utilizar os recursos para finalidade distinta da quitação dos débitos referidos no caput do artigo 3º;

3º) manter o vínculo empregatício do trabalhador readmitido pelo período de, no mínimo, 60 dias;

Cabe às instituições financeiras participantes do programa assegurar que os recursos sejam utilizados exclusivamente para as finalidades previstas nesta lei.

Do custeio do financiamento

Nas operações de crédito que serão oferecidas, 15% do valor de cada financiamento serão custeados com recursos próprios das instituições financeiras participantes e 85% serão custeado com recursos da União, sendo que o risco de inadimplemento das operações de crédito e as eventuais perdas financeiras decorrentes serão suportados na mesma proporção da participação anteriormente mencionada.

Condições do financiamento

As operações de crédito poderão ser formalizadas até 31 de outubro de 2020, observados os seguintes requisitos:

1º) taxa de juros de 3,75%, ao ano, sobre o valor concedido;

2º) carência de 6 meses para o início do pagamento, com capitalização de juros durante esse período;

3º) prazo de 36 meses para o pagamento, já incluído o prazo de carência de 6 meses.

As instituições financeiras não podem cobrar tarifas por saques, totais ou parciais, ou pela transferência a outras contas dos valores creditados nas contas dos empregados com recursos do programa.

Restrições creditícias

Para fins de concessão de crédito no âmbito do programa, as instituições financeiras participantes deverão observar políticas próprias de crédito e poderão considerar eventuais restrições em sistemas de proteção ao crédito na data de contratação e registros de inadimplência no sistema de informações de crédito mantido pelo BACEN nos seis meses anteriores à contratação.

Dispensas de certidões

Para concessão das linhas de crédito, as instituições financeiras privadas e públicas estaduais ficam dispensadas de exigir do contratante as certidões de quitação com as obrigações trabalhistas (CLT, art. 362, § 1º); comprovação de votação em eleições (Lei nº 4.737/65, inciso IV do § 1º, do art. 7º); depósitos do FGTS (Lei nº 8.036/90, letras "b" e "c", caput, art. 27 e 9.012/95, art. 1º); contribuições sociais (Lei nº 8.212/91, letra "a", I, caput, art. 47); contribuições previdenciárias (Lei nº 8.870/94, art. 10); imposto territorial rural (Lei nº 9.393/96, art. 20) e regularidade no CADIN (Lei nº 10.522/02, art. 6º).

As instituições financeiras públicas federais ficam dispensadas das exigências acima, respeitado o disposto no parágrafo 1º da Lei nº 13.898, de 11 de novembro de 2019.

Caso haja inadimplemento do contratante, as instituições financeiras participantes do programa farão a cobrança da dívida em nome próprio, arcando com todas as despesas necessárias de acordo com as suas políticas de crédito e recolherão os valores recuperados ao BNDES, que os restituirá à União.

A lei autoriza o Poder Executivo a transferir 17 bilhões de reais da União para o BNDES destinados à execução do programa, e serão remunerados, pro rata die, pela taxa média referencial da Selic, enquanto mantidos com o BNDES e taxa de juros de 3,75% ao ano e enquanto aplicados nas operações de crédito contratadas para o programa, atuando o BNDES como agente financeiro da União.

Ao BACEN compete fiscalizar o cumprimento pelas instituições financeiras participantes do programa das condições estabelecidas para as operações de crédito respectivas.

Trata-se de mais uma medida dentre tantas outras já tomadas pelo Governo Federal durante o estado de calamidade pública decorrente da covid-19, sendo certo que a referida lei teve origem na Medida Provisória 944 que, após alterações no texto original nas votações no Congresso Nacional, trouxe melhorias importantes nas regras para acesso aos créditos oriundos do Programa Emergencial de Suporte a Empregos.

MP 927 E OS SEUS EFEITOS JURÍDICOS

POR NARCISO FIGUEIRÔA JUNIOR

A Medida Provisória 927, de 22 de março de 2020, que dispõe sobre as medidas emergenciais trabalhistas para o enfrentamento do estado de calamidade pública reconhecido pelo Decreto Legislativo nº 6, de 20 de março de 2020 e da emergência de saúde pública de importância internacional decorrente do coronavírus, perdeu eficácia no dia 19 de julho de 2020.

Ela tratava das seguintes medidas para o enfrentamento dos efeitos econômicos decorrentes do estado de calamidade pública e para preservação do empregado e da renda: teletrabalho; antecipação de férias individuais; concessão de férias coletivas; aproveitamento e a antecipação de feriados; banco de horas; suspensão de exigências administrativas em segurança e saúde no trabalho; e diferimento do recolhimento do FGTS.

As referidas medidas emergenciais eram bem mais flexíveis do que as regras previstas na CLT, mas tinham prazo de validade, ou seja, somente poderiam ser aplicadas durante o estado de calamidade pública decorrente da covid-19, especificamente até 31 de dezembro de 2020.

Algumas regras foram bem úteis e necessárias neste momento de pandemia, como a possibilidade de o empregador poder determinar que o empregado preste serviços em regime de teletrabalho, inclusive o home office; prazo reduzido para comunicação das férias; possibilidade de antecipação de férias coletivas e individuais, inclusive ainda não vencidas; antecipação de feriados e banco de horas especial com possibilidade de crédito positivo em favor do empregador para concessão de folgas antecipadas para posterior compensação com horas de trabalho; e compensação das horas creditadas em favor do empregado em até 18 meses após o término do estado de calamidade pública.

Como a MP 927 não foi convertida em lei e perdeu a sua eficácia por não ter sido aprovada pelo Congresso Nacional dentro do prazo constitucional máximo de 120 dias, as medidas emergenciais trabalhistas nela contidas puderam ser adotadas pelas empresas apenas do período de 22 de março de 2020 a 19 de julho de 2020, não podendo ser mais adotadas a partir de 20 de julho de 2020 da forma como estavam previstas na MP 927.

Logo, a partir de 20 de julho de 2020, as matérias contidas na MP 927 devem seguir as regras estabelecidas na CLT.

Entretanto, ainda que a MP 927 tenha perdido a sua eficácia, as medidas que foram adotadas pelas empresas, no período anteriormente mencionado, a nosso ver, possuem plena validade, mesmo que alguns de seus efeitos se estendam além do prazo de vigência da referida MP, como é o caso do banco de horas

específico, cuja compensação pode ser feita em até 18 meses após o dia 31 de dezembro de 2020, data do término do período de calamidade pública.

Isto porque se trata de um ato jurídico perfeito, ou seja, aquele já realizado, segundo a lei vigente ao tempo em que se efetuou, atendendo aos requisitos formais e gerando todos os seus efeitos, conforme prevê o parágrafo 1º do artigo 6º do Decreto 4.657/42.

Além disso, dispõe o artigo 62 do parágrafo 3º da Constituição Federal que as medidas provisórias perderão eficácia, desde a edição, se não forem convertidas em lei no prazo de 60 dias, prorrogável uma vez por igual período, devendo o Congresso Nacional disciplinar, por decreto legislativo, as relações jurídicas dela decorrentes.

Entendemos que seria uma ótima medida o Congresso Nacional publicar um decreto legislativo sobre a MP 927 para que possa possibilitar mais segurança jurídica às empresas e aos trabalhadores em função da aplicação das regras por ela autorizada.

Entretanto, caso isto não ocorra, o parágrafo 11 do artigo 62 deixa claro que, não editado o decreto legislativo a que se refere o parágrafo 3º, até 60 dias após a rejeição ou perda de eficácia de medida provisória, as relações jurídicas constituídas e decorrentes de atos praticados durante sua vigência conservar-se-ão por ela regidas

Em 22 de julho de 2020 foi apresentado na Câmara dos Deputados o Projeto de Lei 3.907/20, de iniciativa do deputado federal Celso Maldaner (MDB/SC), tratando das mesmas medidas emergenciais trabalhistas que estavam previstas na MP 927 com algumas pequenas distinções e propondo que essas possam vir a ser novamente aplicadas durante o estado de calamidade pública decorrente do coronavírus.

Trata-se de um projeto de lei importante e necessário. No entanto, se não houver vontade política do Congresso Nacional em sua rápida discussão e aprovação, poderá não haver tempo hábil para a aplicabilidade prática das medidas propostas.

A regulamentação do Benefício Emergencial

POR NARCISO FIGUEIRÔA JUNIOR

Portaria 10.486,
de 22 de abril de 2020

Foi publicada em 22 de abril de 2020 a Portaria 10.486 da Secretaria Especial de Previdência e Trabalho do Ministério da Economia, que estabelece normas relativas ao processamento e ao pagamento do Benefício Emergencial de que trata a Medida Provisória 936, de 1º de abril de 2020.

O Benefício Emergencial (BEm) é direito pessoal e intransferível e será pago ao empregado durante o estado de calamidade pública desde que tenha pactuado com o empregador a redução proporcional da jornada de trabalho e de salário por até 90 dias ou a suspensão temporária do contrato de trabalho por até 60 dias.

Será devido independentemente do cumprimento de qualquer período aquisitivo, tempo de vínculo empregatício e número de salários recebidos.

O BEm não será devido a empregados que estiverem ocupando cargo ou emprego público, cargo em comissão de livre nomeação e exoneração ou que sejam titulares de mandato eletivo ou que tiverem contrato de trabalho celebrado após a data de entrada em vigor da MP 936/20 (iniciado até 1º de abril de 2020 e informado no eSocial até 2 de abril de 2020).

O BEm não será devido se o empregado estiver em gozo de benefício de prestação continuada dos Regimes Próprios de Previdência Social (RGPS), ressalvados os benefícios de pensão por morte e auxílio acidente, bem como se estiver recebendo seguro-desemprego em qualquer de suas modalidades ou bolsa de qualificação profissional.

Também não será devido o BEm caso verificada a manutenção do mesmo nível de exigência de produtividade ou de efetivo desempenho do trabalho existente durante a prestação de serviço em período anterior à redução proporcional de jornada de trabalho e de salário para os empregados não sujeitos a controle de jornada e para os empregados que perceberem remuneração variável.

A portaria estabelece regras e critérios para o valor do Bem, que terá como base o valor do benefício de seguro-desemprego a que o empregado teria direito, nos termos do art. 5º da Lei nº 7.998/90. Além disso, estabelece que o empregador é responsável pelo pagamento de eventual diferença entre o valor pago pela União e o efetivamente devido ao empregado, quando a diferença decorrer de ausência ou erro nas informações por ele prestadas.

A portaria dispõe que o BEm terá como valor base o valor do benefício do seguro-desemprego a que teria direito o empregado, observando-se o seguinte:

1) Para média de salários com valor de até R$ 1.599,61, multiplica-se a média de salários por 0,8, observado como valor mínimo o valor do salário-mínimo nacional;

2) Para a média de salários com valor de R$ 1.599,61 até R$ 2.666,29, multiplica-se a média de salários que exceder a R$ 1.599,61 por 0,5 e soma-se o resultado ao valor de R$ 1.279,69;

3) Para média de salários com valor superior a R$ 2.666,29, o valor base é de R$ 1.813,03.

Estabelece-se ainda que a média de salários será apurada considerando os últimos três meses anteriores ao mês de celebração do acordo, e o salário deve ser calculado com base

no mês completo de trabalho, mesmo que o trabalhador não tenha trabalhado integralmente em qualquer dos três últimos meses. Não será computada na média de salários a competência em que houver redução proporcional de jornada e de salários.

A portaria dispõe que o valor do BEm corresponderá a:

1) 100% do valor do seguro-desemprego no caso da suspensão do contrato de trabalho de empregado de empregador com faturamento de até R$ 4,8 milhões;

2) 70% do valor base do seguro-desemprego no caso de: a) suspensão do contrato de trabalho de empregado de empregador com faturamento superior a R$ 4,8 milhões; b) para redução proporcional de jornada e de salário igual ou superior a 70%;

3) 50% do valor base do seguro-desemprego, no caso de redução proporcional de jornada e de salário igual a 50% e inferior à 70%; ou 25% do valor base do seguro-desemprego, no caso de redução proporcional de jornada e de salário igual ou superior a 25% e inferior a 50%.

Para o empregado com contrato de trabalho intermitente, a portaria estabelece que o BEm corresponderá ao valor de três parcelas mensais de R$ 600,00, sendo que a existência de mais de um contrato de trabalho não gerará direito à concessão de mais de um BEm mensal.

Para que o empregado possa receber o Bem, o empregador deverá informar o Ministério da Economia, exclusivamente por meio eletrônico (*https://serviços.mte.gov.br/bem*), sobre a realização de acordo de redução da jornada de trabalho e de salário ou sobre a suspensão temporária do contrato de trabalho, no prazo de dez dias contados da data da celebração do acordo. A comunicação deverá conter as seguintes informações:

1) número de inscrição do empregador (CNPJ, CEI ou CNO);

2) data de admissão do empregado;

3) número de inscrição no CPF do empregado;

4) número de inscrição do empregado no PIS/PASEP;

5) nome do empregado;

6) nome da mãe do empregado;

7) data de nascimento do empregado;

8) salários dos últimos três meses;

9) tipo de acordo firmado: suspensão temporária do contrato de trabalho, redução proporcional da jornada e do salário ou a combinação de ambos;

10) data do início e duração de cada período acordado de redução ou suspensão;

11) percentual de redução da jornada de cada período do acordo, se o tipo de adesão for redução de jornada;

12) dados da conta bancária do empregado;

13) se o faturamento da pessoa jurídica é superior a 4,8 milhões.

Para os acordos realizados antes de sua vigência, a portaria estabelece que o prazo de dez dias para comunicação ao Ministério da Economia será contado a partir data da sua publicação.

Se o empregador não comunicar o Ministério da Economia dentro do prazo, será responsável pela devolução dos valores recebidos a maior pelo empregado ou implicará no dever de pagar ao empregado a diferença entre o BEm pago e o devido por força da mudança do acordo.

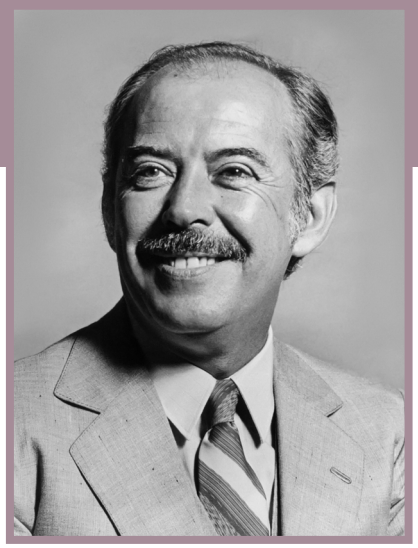
A primeira parcela será paga 30 dias após a data de início do acordo de redução ou de suspensão desde que o empregador faça a comunicação ao ME no prazo de dez dias da celebração do acordo, ou a partir da informação do empregador se a comunicação for feita após o prazo de dez dias da celebração do acordo. As demais parcelas serão pagas a cada intervalo de 30 dias, contados da data de pagamento da parcela anterior.

A Portaria estabelece, ainda, procedimentos de análise e da concessão do BEm, recurso administrativo, hipóteses de cessação e devolução do benefício, devolução dos valores recebidos indevidamente e inscrição na dívida ativa.

Prevê também que os acordos informados até a data de sua entrada em vigor e em desconformidade com as regras da portaria deverão ser regularizados em até 15 dias se necessária complementação de alguma informação do empregador.

Narciso Figueirôa Junior
Assessor jurídico da NTC&Logística

PANORAMA



OSWALDO DIAS DE CASTRO
EX-PRESIDENTE DA NTC&LOGÍSTICA
1977-1978 E 1979-1982

Como você avalia setor de transporte no ano de 2020 diante da pandemia do novo coronavírus?

Primeiro temos que entender que o transporte é uma consequência das formas de comercialização e de consumo de todos. Com a pandemia e as restrições que vieram para freá-la, as compras começaram a acontecer muito mais via internet. Então, as entregas passaram a ser menores, mas muito mais pulverizadas, o que trouxe um aumento de custo para as transportadoras que atuam nesse segmento ou que se locomoveram a ele graças a pandemia.

Essa é uma realidade que veio para ficar não apenas pela pandemia, mas também pela forma de comercialização da sociedade atual.

Paralelo a isso, as mudanças nas regras de trânsito, nos tipos de veículo e nos horários de funcionamento causaram nas empresas uma modificação muito grande.

Acredito que isso é uma das principais mudanças no setor em 2020 e que será consequência para o transporte rodoviário de cargas em 2021.

As entidades sempre tiveram um importante papel nas maiores crises da história deste país. Qual sua avaliação do trabalho delas diante dessa crise?

Não tenho acompanhado mais as entidades muito de perto exceto pela NTC. Porém, entendo que as organizações, como sempre, precisam estar atentas a todo tipo de modificação que possa impactar o setor.

Com as alterações que aconteceram diante da pandemia, em que cada município tinha suas particularidades, as entidades locais como sindicatos e federações exerceram um papel muito importante quanto à informação de seus associados.

O que o senhor projeta para 2021 e como será o futuro?

Eu tenho a impressão de que as empresas terão que correr bastante em 2021 para recuperar os impactos de 2020. Como eu disse acima, precisaremos estar atentos às mudanças que aconteceram nas entregas. Esse ano nos mostrou e adiantou essa mudança, com o e-commerce crescendo muito.

Essa tendência veio para ficar, e as entregas com motocicleta e carros menores continuarão a crescer, serão o escopo de 2021. Esse ano, inclusive, trará adaptação das empresas, que provavelmente terão que aumentar suas frotas de carros menores para poder atender essa crescente demanda vinda do e-commerce.

RUMOS
COMBUSTÍVEIS
Visite nosso site:
www.rumospetroleo.com.br
RUMOS
COMBUSTÍVEIS
ESCRITÓRIO ADM/VENDAS
Rua Uberaba, 135 - Jardim Nova Aliança Sul
CEP 14027-090 - Ribeirão Preto - SP
Av. das Nações Unidas, 12.399 - Brooklin
CEP 04578-000 - CJ. 76 B - São Paulo - SP
(16) 3329-9678 / 3329-9603
BASES
BAURU-SP
GUARULHOS-SP
PAULÍNIA-SP
SÃO JOSÉ DOS CAMPOS-SP
SENADOR CANEDO-GO
RIBEIRÃO PRETO-SP
BARUERI-SP

PLANOS DE OUTRO PLANETA

ATÉ 120 MESES SEM JUROS

METEOR
O **lançamento** extrapesado da **Volkswagen**

/consorciomaggi

GRUPO EXCLUSIVO COM
PLANOS IMPERDÍVEIS

TAXA DE ADMINISTRAÇÃO
11%
EM ATÉ 120 MESES

BÔNUS FIDELIDADE EXCLUSIVO
Entre em contato conosco e saiba como aproveitar![1]

Toda linha **VW** e **MAN** disponível para consórcio.
Encontre outros planos em:
www.**consorciomaggi**.com.br

Central de Vendas: (11) 9.8112-1488
(11) 4025-6000 | 0800-778-1100

Cinto de segurança salva vidas
[1] Consulte condições para concessão do Bônus Fidelidade. Consulte a rede de concessionárias Volkswagen participantes. Imagens meramente ilustrativas.

CONSÓRCIO MAGGI

Caminhões Ônibus

CONSÓRCIO, UMA IDEIA GENUINAMENTE BRASILEIRA

Toninho Carvalho "O sistema de consórcio se sustenta, especialmente, em dois pilares: poupança e planejamento"

O Consórcio Maggi propõem que, de forma planejada, o transportador se programe para renovar sua frota ou incorporar mais um veículo ou imóvel ao seu patrimônio

Antonio Aparecido Monteiro de Carvalho, é mais conhecido no setor de transporte rodoviário de cargas como Toninho Carvalho. Formado em Administração de Empresas pela PUC – Campinas, ele se tornou dono do seu próprio negócio aos 29 anos. Hoje está à frente das Empresas Maggi, e conversou com o Anuário NTC&Logística sobre como é presidir o grupo empresarial, que atua em diferentes ramos espalhados pelo país inteiro.

1 – Como foi o começo do Grupo Maggi?
A empresa Maggi Fiat foi fundada em Itu (SP) no ano de 1976 e cinco anos depois foi comprada pelos atuais acionistas, que optaram por manter o sobrenome de seu fundador. A identidade Maggi foi preservada, no entanto, os negócios cresceram e se diversificaram. Hoje denominada Empresas Maggi, o grupo empresarial atua em diferentes segmentos de mercado espalhados pelo Brasil.

2 – Quando o senhor decidiu empreender no ramo de consórcios?
Na década de 70, o Brasil vivia um processo inflacionário elevado. Nessa época, com a aquisição da Maggi Veículos, concessionária Fiat da cidade de Itu, as Empresas Maggi investiram no sistema de consórcio, apresentando essa como uma excelente alternativa para a aquisição de veículos. Iniciando com a comercialização de produtos da marca Fiat, o Consórcio Maggi abriu seu primeiro grupo em 1986 e, hoje, com mais de 30 anos de credibilidade no mercado, atua em nível nacional. A administradora sediada em Itu possui instalações modernas, tecnologia de última geração e profissionais altamente treinados e qualificados para um excelente atendimento aos parceiros e clientes.

3 – Quais bens pode se adquirir via consórcio?
O Consórcio Maggi conta com condições flexíveis e diferenciadas de pagamento, garantia de entrega das marcas e toda linha de produtos, como caminhões Volkswagen e MAN, implementos e máquinas industriais Caterpillar, máquinas agrícolas das marcas Massey Ferguson e Valtra, veículos das marcas Fiat, Volkswagen, Toyota, Land Rover, Jaguar, Volvo e motocicletas Harley-Davidson. Além de toda a linha de veículos, o Consórcio Maggi também atende o segmento imobiliário, com planos de consórcio para adquirir um imóvel próprio, comercial ou aumentar seu patrimônio.

4 – Poderia destacar as diferenças e as vantagens de um consórcio para um financiamento?
São processos de compra diferentes. O sistema de consórcio se sustenta, especialmente, em dois pilares: poupança e planejamento. Com valor de parcelas acessíveis em função do prazo que caracterizam os grupos do Consórcio Maggi, o consorciado encaixa com facilidade o investimento mensal no seu orçamento, formando uma poupança para adquirir um bem de produção, veículo ou imóvel. De forma planejada, o consorciado se programa para renovar sua frota ou agregar mais um veículo ou imóvel ao seu patrimônio. Tudo isso, sem juros.

5 – Por que esta modalidade de aquisição se torna interessante para o transportador?
Com as facilidades que o sistema oferece, o transportador consegue estabelecer um ciclo de economia, planejando que seu caminhão esteja sempre rodando e com condições de gerar renda na estrada. Flexibilidade e prazos longos são características dos grupos do Consórcio Maggi em todas as áreas de atividades. Além disso, o nosso grupo do novo caminhão Meteor conta com uma taxa super atrativa para aquisição do seu bem.

6 – Com a crise gerada pela pandemia de Coronavírus como ficou as expectativas do mercado de consórcios no país?
A ABAC (Associação Brasileira das Administradoras de Consórcio) aponta no seu relatório acumulado de janeiro a maio de 2020, uma leve queda na venda de novas cotas. Entretanto, o volume de contemplações cresceu na ordem de 10%, que gerou R$ 23 bilhões em créditos disponibilizados, oxigenando a economia brasileira, fruto da poupança e planejamento de 555 mil consorciados que foram às compras em função das suas contemplações. Esse é o retrato do Sistema de Consórcio num momento difícil. Consórcio, uma ideia genuinamente brasileira.

7 – Como empreendedor, quais foram os maiores desafios em sua trajetória para se chegar até aqui?
Todo empreendedor que oferece serviços para o mercado, traz em sua trajetória muitas histórias e conquistas. Comigo não foi diferente, no início busquei apoiadores para arquitetar os meus negócios de maneira sólida, pois somente bem estruturado teria condições de passar por crises econômicas e políticas que até nos dias de hoje se mantém instável. Contudo, o nosso país é mundialmente conhecido como o país das oportunidades e isso sempre me motivou para empreender e apostar em meus negócios. Acredito que o resultado obtido até aqui são frutos de muitos altos e baixos que me trouxeram mais experiência e conhecimento e por tudo isso que passei sou grato.

ENTREVISTA

PAULO AFONSO RODRIGUES

A RELAÇÃO DE IMPACTO DA PANDEMIA E A POLÍTICA BRASILEIRA

Com atuação no Centro-Oeste do país, a FENATAC encontrou diversos desafios no segmento de transporte rodoviário de cargas. De acordo com Paulo Afonso Rodrigues, presidente da federação, "em Goiás, por exemplo, o transporte foi listado como atividade principal, porém as borracharias, os restaurantes à beira da estrada e as demais atividades complementares ao transporte não estavam abertas. Como o profissional poderia sair com o caminhão sem a assistência necessária? Nós demoramos 15 dias para convencer o gabinete de crise do estado de que esses serviços também precisavam ficar abertos". Confira a entrevista completa:

ASSISTA

Primeiramente, muito obrigado pelo senhor ter aceitado nosso convite. Para começarmos, poderia contar sobre como tem sido o trabalho da FENATAC no sentido de dar apoio às entidades?

Reposta: No começo do ano para cá, logo quando os assuntos da pandemia estavam sendo discutidos, o Distrito Federal foi um dos primeiros estados que tomaram as medidas de isolamento social. Então a FENATAC, que é participante de um fórum empresarial do Distrito Federal, buscou apoio das entidades federais, e bem no começo do ano conseguimos uma linha de financiamento para as empresas de transporte e já visualizamos as dificuldades pelas quais as empresas passariam na pandemia.

Procuramos de alguma forma nos aproximar dos sindicatos de base para dar apoio a essas questões da legislação, para dar assistência na interpretação das leis e para defender os direitos dos transportadores.

Foi e tem sido um ano muito difícil, com muita retração, e buscamos agora dar a condição para o empresário acompanhar a retomada da economia.

Como foram as demandas dos empresários? Do que eles precisaram nos momentos mais críticos?

Em Goiás, por exemplo, o transporte foi listado como atividade principal, porém as borracharias, os restaurantes à beira da estrada e as demais atividades complementares ao transporte não estavam abertas. Como o profissional poderia sair com o caminhão sem a assistência necessária? Nós demoramos 15 dias para convencer o gabinete de crise do estado de que esses serviços também precisavam ficar abertos.

No nível municipal, em pequenas cidades do interior, sempre houve demandas nesse sentido.

Como o senhor falou, tivemos o decreto do governo reconhecendo a atividade de transporte como essencial e tivemos algumas medidas provisórias do governo que visaram ajudar o empresário a manter de alguma forma as empresas. Como os empresários da base utilizaram essas medidas? Elas foram suficientes?

Essas medidas foram tomadas no momento certo, mas não tiveram efeito. A medida provisória liberou recurso, mas os bancos oficiais e privados não garantiram que esse recurso chegasse no momento que os empresários precisaram. Houve um retardo na liberação de recurso – não na legislação, a tomada de decisão do governo foi perfeita –, mas a operacionalização desse benefício demorou e em muitos casos nem chegou.

Existem muitas empresas, não apenas de transporte, que fecharam e não abrirão mais, tudo por conta dessa dificuldade de operacionalizar e distribuir esses recursos. Onde era preciso chegar, na velocidade e no momento certos, não chegou.

Com relação ao emprego, tivemos muitas demissões?

Houve bastante demissões, a atividade é essencial, mas com comércio fechado criou-se uma queda na demanda e uma grande dificuldade para o empresário.

Falando um pouco da retomada da economia, como o senhor tem visto esse momento? Já podemos acreditar que a retomada está acontecendo?

Nós estamos esperando essa retomada desde o ano retrasado, estamos passando por um período de grande dificuldade, de recessão econômica e de crescimento negativo. Com o governo novo, acreditávamos que 2020 seria o ano dessa tão sonhada retomada, porém veio a pandemia e tivemos diversos problemas. Agora criamos a expectativa de que em 2021, com a vacina eficaz, conseguiremos um crescimento regular e estável.

Acredito que a economia do Brasil tem um potencial para se recuperar rapidamente, e com ela o setor de transporte, que é uma atividade que conecta todos os demais setores, também será alavancado. Se obtivermos o crescimento projetado, será espetacular.

Qual legado esse momento complicado deixa para o país?

ENTREVISTA

“Existem muitas empresas, não apenas de transporte, que fecharam e não abrirão mais, tudo por conta dessa dificuldade de operacionalizar e distribuir esses recursos.”

A pandemia evidenciou a nossa fragilidade e incapacidade política e deixou claro que falta harmonia no governo federal. As medidas do governo não surtiram efeito porque cada governador e prefeito tinha autonomia para tomar suas decisões, e nos estados da nossa base os governadores nem conversaram com os prefeitos, ou seja, falta profissionalismo. Além disso, o sistema apresentado neste momento foi frágil e ineficiente.

O legado que fica é que precisamos evoluir muito no trato político e nas estruturas de governo para que uma situação dessa, caso volte a acontecer, não cause o impacto que essa causou.

Estamos acompanhando algumas empresas que aproveitaram esse momento para mudar os seus processos em relação a tecnologia e a realmente entrar, mesmo que forçado, em um novo momento de empresa. Como o senhor tem visto isso?

Interessante, isso. Tem empresa que aproveita o momento e se destaca por meio da inteligência administrativa. Todos nós temos capacidade de adaptação. É só pararmos para analisar o que aconteceu com a maioria das empresas, com as videoconferências, que se mostraram uma ferramenta muito importante para as reuniões.

Além disso, as empresas que conseguiram fazer essa reformulação do comercial e da comunicação com o cliente, que aprimoraram seus processos por meio da inteligência, conseguiram crescer nesse momento.

Este é o lado positivo da crise: empresas que conseguiram se reestruturar e se reinventar e assim tiveram um salto de tamanho e qualidade.

O que o senhor espera para 2021?

Primeiramente, espero uma solução para essa grave doença. Em seguida, uma recuperação firme, com liberdade econômica e menos burocracia, pois assim o país vai se desenvolver. É o que eu espero para 2021: que entremos nessa espiral crescente que o país e o povo brasileiro merecem. Nós temos potencial para isso.

Outro ponto interessante que espero para 2021 é um investimento maciço e continuado nos setores de transporte rodoviário e marítimo. Isso não prejudicará o rodoviário, mas auxiliará o crescimento e o aumento de investimento nas regiões do interior do Brasil.

Para finalizarmos, gostaria que o senhor deixasse uma mensagem para o transportador que vai ouvi-lo.

Acredite no Brasil e no seu negócio e faça o trabalho correto. A partir daí, não teremos erro: o país vai se desenvolver e todos nós conseguiremos aproveitar esse bom momento.

Fetracan
Federação das Empresas de Transporte
de Cargas e Logística do Nordeste

A FEDERAÇÃO DAS EMPRESAS DE TRANSPORTE DE CARGAS E LOGÍSTICA DO NORDESTE – FETRACAN É UMA ENTIDADE SINDICAL DE GRAU SUPERIOR E, AO LONGO DOS ANOS, TEM REAFIRMADO SUA MISSÃO DE APOIAR OS EMPRESÁRIOS DO SEGMENTO DE TRANSPORTE, ATRAVÉS DE AÇÕES COORDENADAS E DE PROTEÇÃO AOS INTERESSES DA CATEGORIA, VALORIZANDO O SETOR DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS (TRC).

A FETRACAN OFERECE SERVIÇOS ESSENCIAIS PARA A CATEGORIA, COMO:

- REGISTRO NACIONAL DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS – RNTRC
- CERTIFICAÇÃO DIGITAL

HORÁRIO DE ATENDIMENTO: 08:30 ÀS 17:00
CONTATO: (81) 3441.3614

RUA ENG. BANDEIRA DE MELO, 173 - POÇO DA PANELA, RECIFE - PE

FETRACAN@FETRACAN.ORG.BR (81) 3441.3614

@FETRACANOFICIAL FETRACAN OFICIAL

TÉCNICO / JURÍDICO

Atuação da NTC&Logística no cenário de pandemia – 2020

POR MARCOS AURÉLIO RIBEIRO E GILDETE MENEZES

A emergência de saúde pública de importância internacional decorrente do novo coronavírus (covid-19) afeta o ambiente socioeconômico mundial. Devido ao impacto nas atividades econômicas do país, algumas medidas emergenciais foram tomadas visando tanto à mitigação de futuros problemas quanto à harmonização dos interesses coletivos do país.

Os órgãos do governo, no âmbito de suas competências, afetam, direta ou indiretamente, diversos segmentos da economia, como o transporte rodoviário de cargas (TRC) e suas especialidades e o trânsito, que são essenciais para manter a manutenção da movimentação de pessoas e bens dentro do território nacional e entre o Brasil e países estrangeiros.

Nesse cenário, a NTC&Logística atuou fortemente levando ao governo os problemas emergenciais e indicando possíveis ações para tentar mitigar os impactos da pandemia no TRC e consequentemente para a sociedade. Assim, biscou criar boas práticas de governança na intenção de flexibilizar regras obrigatórias a fim de diminuir as perdas socioeconômicas do país.

No âmbito do Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN), foram publicadas as Deliberações nº 185 e 186, de 26 de março de 2020, dispondo sobre o procedimento de expedição das notificações de autuação e de penalidade e sobre a ampliação e a interrupção de prazos de processos e de procedimentos afetos aos órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito e às entidades públicas e privadas prestadoras de serviços relacionados ao trânsito, ambas referendadas pela Resolução nº 782, de 18 de junho de 2020

Na prática, todos os prazos de processos e de procedimentos relacionados ao trânsito foram prorrogados, mas foi verificado um problema relacionado à validação do Certificados para o Curso de Condutores de Veículos Transportadores de Produtos Perigosos (MOPP – Movimentação e Operação de Produtos Perigosos). Isso trouxe confusão ao

FILIE-SE A UM DE NOSSOS SINDICATOS

NORDESTE
FETRANSLOG
FEDERAÇÃO DAS EMPRESAS DE TRANSPORTE DE CARGAS E LOGÍSTICA DO NORDESTE

NORDESTE
FETRANSLOG
FEDERAÇÃO DAS EMPRESAS DE TRANSPORTE DE CARGAS E LOGÍSTICA DO NORDESTE

SETCEMA
SINDICAPI
SETCARCE
Sindicato das Empresas de Transporte de Cargas e Logística no Estado do Ceará
SETCERN
Sindicato das Empresas de Transporte de Carga do Estado da Paraíba

(85) 99749-4118 | (85) 3274-0101 | fetranslog@fetranslog.org.br
www.fetranslog.org.br

mercado, notadamente quanto às questões securitárias, visto que textualmente o tema não foi tratado no âmbito desses atos regulatórios.

Diante desse problema, a NTC enviou ofício ao DENATRAN pleiteando o mesmo tratamento ao MOPP dado à Carteira Nacional de Habilitação (CNH), citada de forma expressa na citada portaria.

Nosso pleito foi atendido com a publicação da Resolução CONTRAN nº 782, de 18 de junho de 2020, em que que o disposto em relação à CNH também se aplicaria aos suspendendo a realização de novos cursos MOPP e com a prorrogação do prazo de validade de todos os certificados emitidos e vencidos no corrente ano até o prazo de vigência do estado de calamidade reconhecido e decretado pelo governo federal.

No rol das medidas aplicadas pelo governo para enfrentamento da pandemia, a ANTT publicou a Resolução nº 5.879, de 26 de março de 2020, flexibilizando os prazos para o cumprimento de obrigações contratuais e regulatórias no âmbito do transporte rodoviário de cargas.

Diante da extensão do período de pandemia, a NTC&Logística encaminhou ofício pleiteando a prorrogação por, no mínimo, mais 60 dias. Além disso, pediu esclarecimentos sobre as exigências referentes à fiscalização do seguro obrigatório RCTR-C, visto que, para fins securitários, criou-se um empecilho, pois as seguradoras somente aprovam apólices de transporte após a consulta pública do RNTRC da ANTT em que não constava, de forma expressa, a prorrogação dos prazos.

O nosso pleito foi atendido com a publicação de uma nova resolução.

Ainda no âmbito da ANTT, a NTC&Logística enviou pleito tratando do tema vale-pedágio obrigatório objetivando mudança na forma de antecipação a fim de flexibilizar o pagamento quando a operação é realizada em regime de subcontratação de um TAC-agregado. Ainda não obtivemos resposta.

No que se refere ao piso mínimo de frete e por ocasião da Consulta Pública nº 01/2020, a NTC realizou diversas reuniões com as principais lideranças do TRC, enviando, ao final, duas propostas para alteração da referida resolução, a saber:

Sugestão 1 – Inserção de um artigo para deixar expresso e claro na resolução que as tabelas de preços mínimos do frete não se aplicam nos casos em que o pagamento ao transportador rodoviário de cargas, referente ao serviço de transporte para a movimentação de cargas em vias públicas, tenham contratos por remuneração certa.

Sugestão 2 – Inserção de um artigo para isentar ao cumprimento das tabelas de preços mínimos do frete, de forma expressa, os veículos utilitários, cujas características não guardam relação com o veículo tipo caminhão utilizado no estudo que embasou a Tabela de Frete.

Apesar de todos os esforços, as nossas sugestões não foram acolhidas pela ANTT, que publicou a Resolução nº 5.897/2020 sem as nossas propostas.

No âmbito da Agência de Vigilância Sanitária (ANVISA), tratamos do tema relacionado às Boas Práticas de Distribuição, Armazenagem e de Transporte de Medicamentos, nos termos da Resolução nº 304/2019.

Foram levantamos todos os pontos passíveis de revisão, dando subsídios para criação do Projeto de Decreto Legislativo nº 056/2020, cujo objetivo é sustar a resolução para sua posterior revisão. Com o resultado positivo, tivemos a publicação da RDC nº 430, de 8 de outubro de 2020, na qual foram restaurados os efeitos da RDC nº 808/1998 e a revogação das resoluções nº 304/19 e 360/20.

Como consequência principal, tivemos a prorrogação dos efeitos do artigo 64, que trata do monitoramento e do controle de temperatura e umidade, assunto de extrema importância para essa especificidade de transporte de cargas, estabelecendo o prazo de um ano após a vigência, ou seja, 16 de março de 2022, para implementação do conjunto de ações. Durante esse prazo de transitoriedade, de março de 2021 a março de 2022, as empresas que realizam transporte de medicamentos deverão realizar estudos de mapeamento térmico.

Já em relação ao aspecto financeiro das empresas, a NTC&Logística, após discussão com o TRC, apresentou duas emendas à Medida Provisória 936/2020, que cria o Programa Emergencial de Manutenção do Emprego e da Renda para requerer:

- a prorrogação do vencimento de impostos e de contribuições federais;
- a desoneração da folha de salários;
- a instituição de fundo de crédito às empresas para pagamento da folha de salários.

A MP 936 foi convertida na Lei nº 14.020, de 6 de julho de 2020, com alguns vetos que foram derrubados, restaurando os pleitos iniciais, resultado de um trabalho articulado do TRC liderado pela NTC&Logística.

Marcos Aurélio Ribeiro
Diretor Jurídico da NTC&Logística

Gildete Menezes
Assessora Jurídica da NTC&Logística

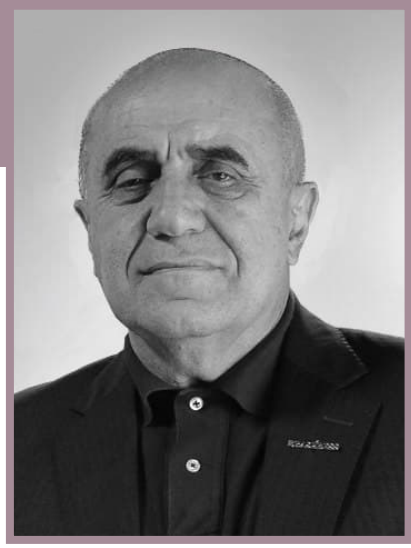
Pelog logística e transporte

HÁ 20 ANOS REALIZANDO COM EXCELÊNCIA A NECESSIDADE LOGÍSTICA DE NOSSOS CLIENTES

ENDEREÇO
Av Marcos Penteado Ulhôa Rodrigues, 491
Tamboré - Barueri/SP CEP 06460-040

CONTATO
(11) 4326-0129
pelog@pelog.com.br

PANORAMA



URUBATAN HELOU
EX-PRESIDENTE INTERINO DA NTC&LOGÍSTICA
AGO/19 A DEZ/19

Diretor presidente e fundador da Braspress, Urubatan Helou foi presidente interino da NTC&Logística nos últimos três meses de 2020. Figura tão importante e respeitada no setor, Urubatan contou ao Anuário da NTC&Logística 2020 um pouco do que viu neste ano, tão atípico graças à pandemia causada pelo coronavírus.

ASSISTA

Como você avalia o ano de 2020 diante da pandemia do novo coronavírus?

O ano de 2020 tem duas vertentes. A primeira vertente é a questão que assolou a humanidade: a pandemia gerada pelo coronavírus está trazendo sérias consequências à vida humana. A segunda vertente é a dos negócios: a pandemia trouxe um ensinamento cruel, mas eficaz, pois nos fez sair da zona de conforto para que pudéssemos efetivamente modificar nossos negócios.

As pessoas costumam me perguntar o que foi que fez a Braspress dar um upgrade nos seus negócios em 2020, e a minha resposta é: o coronavírus. A melhoria digital e das plataformas digitais, a busca pelo aprimoramento do last mile e todos os outros processos que fizemos, inclusive a ampliação dos nossos negócios, decorreram do fato de que nós saímos da zona de conforto quando a pandemia se instalou no Brasil.

As entidades sempre tiveram um importante papel nas maiores crises da história desse país. Qual a sua avaliação do trabalho delas diante desta crise?

Resposta: Antes da crise atual, uma das piores que eu conheci foi a do plano Collor, que fez com que nossa economia fosse completamente devastada. Foi um período extremamente difícil, e já naquela ocasião as entidades de classe do transporte rodoviário de cargas (TRC) surgiram com muita força para que pudessem dar efetivamente o máximo de respaldo possível aos associados e às empresas do setor.

Passaram-se os anos, e o coronavírus nos pegou muito mais maduros do ponto de vista da nossa representação empresarial. Aí se destacam entidades como a CNT, com um trabalho formidável de cunho empresarial e principalmente humanitário ao oferecer todo o suporte aos motoristas nas rodovias. As empresas também cumpriram seu papel mantendo seu funcionamento mesmo diante da pandemia, realizando também ações sociais com transporte de álcool gel, máscaras e remédios. Isso tudo foi motivado e incentivado pelas entidades de classe, que produziram um setor mais maduro e com grande reconhecimento da sociedade brasileira.

O que o senhor projeta para 2021 e como será o futuro?

Resposta: O transporte rodoviário de cargas sempre foi um setor primário, de suporte à atividade econômica. A pandemia trouxe um fato novo: o TRC passou a ser essencial para a vida humana e demonstrou isso durante o período da pandemia ao exercer essa essencialidade. Assim como a logística como um todo, o setor de transporte tem um futuro retumbante. Nos próximos 10 a 15 anos, seremos uma atividade essencial à vida humana e isso nos transformará em um setor efetivamente indispensável para a sobrevivência do planeta.

FETRANCESC

FEDERAÇÃO DAS EMPRESAS DE TRANSPORTE DE CARGA E LOGÍSTICA NO ESTADO DE SANTA CATARINA

O TRANSPORTE QUE
MOVE SANTA CATARINA.

O TRANSPORTE QUE
MOVE O BRASIL.

Sistema Fetrancesc, há 33 anos trabalhando pelo Transporte Rodoviário de Cargas de SC.

FETRANCESC
FEDERAÇÃO DAS EMPRESAS DE TRANSPORTE DE CARGA E LOGÍSTICA NO ESTADO DE SANTA CATARINA

33 Anos

SINDICARGAS SETCESC SETCOM SINDIPLAN SEVEÍCULOS SETRACAJO SETPLAN
SINDIVALE SETRAM SINTRAVIR SITRAN SETCCAR SETRANSC

SISTEMA FETRANCESC

ENTREVISTA

GEOVANI SERAFIM É O NOVO VICE-COORDENADOR NACIONAL DA COMJOVEM

Por Comunicação Fetrancesc

De mecânico a motorista autônomo há dez anos e empresário do transporte rodoviário de cargas. Geovani Serafim é um daqueles empresários que não pulou etapas para obter suas conquistas. Pelo contrário: subiu degrau por degrau, acreditando que poderia evoluir constantemente.

Filho de caminhoneiro autônomo, começou a trabalhar em uma oficina mecânica aos 13 anos, onde ficou até os 17, quando dividia sua jornada entre labor e estudos. Mais tarde, tirou a Carteira Nacional de Habilitação e, ao atingir a idade mínima, evoluiu para categorias superiores para dirigir caminhão. Inclusive, foi quando comprou um caminhão L1113, de 1977, em sociedade com o pai, ingressando na atividade de motorista autônomo com viagens para São Paulo, Rio de Janeiro e Minas Gerais.

As primeiras atividades da Serafim Transportes, fundada em 2010, foram realizadas na sala da própria casa de Geovani. Então, os irmãos entraram como sócios no negócio, e a empresa cresceu, tornando-se a Serafim Transportes e Logística.

Neste meio tempo, Geovani associou sua empresa ao Sindicato das Empresas de Transportes de Cargas e Operações Logísticas de Joinville (Setracajo), entidade na qual foi conquistando espaço, o que o oportunizou assumir a função de coordenador da Comissão de Jovens Empresários (COMJOVEM) da região.

Foram tantos os trabalhos desenvolvidos enquanto coordenador, que renderam inúmeras premiações nas edições do Encontro Nacional da COMJOVEM 2019 e 2020, sendo neste ano destaque por preencher todas as categorias.

Pela importância que obteve frente à coordenação regional e por sua trajetória profissional, Geovani Serafim foi convidado para assumir a vice-coordenação da COMJOVEM Nacional no lugar de Antonio Carlos Ruyz, eleito presidente do Sindicato das Empresas de Transporte de Cargas e Logística do Oeste do Paraná (Sintropar). Ele estará ao lado da também vice-coordenadora, Joyce Bessa, e do coordenador, André de Simone.

Para o presidente da Fetrancesc, Ari Rabaiolli, ex-presidente do Setracajo, ter um catarinense na COMJOVEM Nacional é motivo de muito orgulho. "O Geovani é muito empenhado, dedicado pelas ações da COMJOVEM. Para ele, cada dificuldade é transformada em oportunidade. Não é à toa que o núcleo de Joinville foi o mais premiado no Encontro Nacional deste ano. Tenho certeza de que ele fortalecerá ainda mais a nossa comissão de jovens empresários", disse.

O presidente da NTC&Logística, Francisco Pelucio, comentou a nomeação. "Tenho certeza de que ele fará um grande trabalho na COMJOVEM Nacional. Sabemos da sua força de vontade e do grande trabalho realizado junto ao Setracajo e à COMJOVEM de Joinville. Desejo mais conquistas nesse novo desafio junto com o André de Simone e a Joyce Bessa", disse.

De acordo com o coordenador Nacional da COMJOVEM, André de Simone, "é uma grande alegria ter o Geovani na vice-coordenação Nacional da COMJOVEM. Ele vem fazendo um trabalho incrível na atuação com o núcleo de Joinville, e nada mais que justo e merecido que ele faça parte das decisões, inclusive podendo contribuir com a comissão em nível nacional."

Como foi a sua escalada em termos de representatividade no Sistema Fetrancesc, Setracajo e COMJOVEM?

Em 2012 me associei ao Setracajo e comecei a frequentar os cursos e o encontro de RH. Foi em 2016 que passei a me relacionar com as lideranças do sindicato e tive a oportunidade de ingressar na COMJOVEM. Assumi como vice-coordenador junto com o Jácomo Isotton, da Transjoi, e, depois, ele me convidou para assumir a liderança do núcleo em novembro de 2018. A partir de 2020, passei a fazer parte da diretoria do sindicato.

Como você avalia o trabalho desenvolvido à frente da COMJOVEM Joinville?

Desde que assumi a coordenação da COMJOVEM Joinville fizemos a diferença para os empresários com palestras, workshops, treinamentos e visitas técnicas ligadas ao transporte rodoviário de cargas. Além disso, realizamos diversas ações e eventos no âmbito social, inclusive envolvendo famílias carentes da região de atuação do nosso núcleo. Isso só foi possível porque todos os membros do grupo se engajaram e fizeram as suas contribuições. Sem a participação deles, não teríamos atingido nem a metade dos resultados que tivemos. Isso, inclusive, foi evidenciado com as premiações que recebemos nos Encontros Nacionais da COMJOVEM, em que em 2019 recebemos os prêmios Destaque, Desempenho e Revelação e, em 2020, fomos agraciados com o Destaque, Reconhecimento, Comunicação e Melhores Ações. Não hesito em afirmar: é fruto do trabalho em conjunto de todos os integrantes do nosso núcleo.

Como foi receber o convite para ser o novo vice-coordenador da COMJOVEM Nacional?

Foi um misto de sentimentos. Por um lado, fiquei surpreso. Não esperava por receber este convite tão extraordinário com tão pouco tempo de COMJOVEM. Imaginei que precisava de muita "estrada" para que isso acontecesse. Por outro, fiquei imensamente feliz e honrado. E, ao mesmo tempo, olhei para trás e revivi toda a minha trajetória de vida pessoal e profissional, inclusive de dedicação para o nosso núcleo. Entendi que foi um grande reconhecimento por tanta dedicação, por entregar o meu melhor sempre. Entendi que tudo valeu muito a pena!

O que esta nova função representa para você, para o setor em Santa Catarina, para o Sistema Fetrancesc, para o Setracajo e para a sua região, Joinville?

Assumir a vice-coordenação da COMJOVEM Nacional representa uma conquista não só para mim, mas para o transporte rodoviário de cargas de Santa Catarina. A Comissão de Jovens Empresários significa o futuro, e nós, junto com os atuais líderes do segmento, transformamos o setor por completo. Usamos a experiência e a prudência de cada um deles associadas à ousadia e ao conhecimento tecnológico da juventude.

Quem deverá assumir a coordenação em seu lugar? Qual missão terá à frente da função?

A vice-coordenadora do núcleo Joinville, Daniela Rabaiolli, inclusive sucessora na Aceville Transportes, dará continuidade ao meu trabalho. Ela terá a missão de dar continuidade aos nossos trabalhos, de atrair jovens empresários, de capacitá-los e de despertar novas lideranças para o setor. Acima de tudo, com a experiência que ela terá com o sr. Ari Rabaiolli, grande visionário do setor, tenho certeza de que trará resultados ainda melhores para o grupo.

AS PARTICULARIDADES NO TRANSPORTE DE PRODUTOS PERIGOSOS

POR JOSÉ MARIA GOMES

O transporte rodoviário de produtos perigosos é uma atividade de alto risco que requer equipamentos de transporte específicos, procedimentos bem estruturados e recursos humanos adequadamente selecionados, treinados e continuamente atualizados.

Todo o pessoal envolvido deve possuir os conhecimentos e habilidades necessárias para executar os procedimentos operacionais obedecendo as normas de segurança e do transporte rodoviário de produtos perigosos.

A responsabilidade do fabricante, expedidor e contratante do transporte é compartilhada com o transportador, razão pela qual, todos devem estar harmonizados com a regulamentação, que aliás é bem extensa. Por esta razão, a escolha do transportador deve ser feita com muito critério, o "valor do frete" está longe de ser o fator decisivo para uma escolha bem sucedida.

O desenvolvimento tecnológico é constante e tanto a indústria química como as empresas que transportam seus produtos precisam acompanhar essa evolução. Resultado disso é a constante busca pelo aperfeiçoamento dos recursos humanos, de ve-

ículos e equipamentos de transporte, dos programas de melhoria contínua, foco na sustentabilidade, segurança, baixo nível de emissão de carbono, compliance, etc.

Desta forma, a legislação de transporte terrestre de produtos perigosos também precisa acompanhar o processo evolutivo, atualizando o regulamento e incorporando a ele as prescrições e instruções seguidas nos demais países.

Desde sua fundação no ano de 2001, a Agência Nacional de Transporte Terrestre – ANTT, publicou Resoluções que consideramos de extrema importância ao segmento, começando pela Instruções Complementares ao Regulamento do Transporte Terrestre de Produtos Perigosos, a Resolução ANTT Nº 420/2004 e a primeira atualização do regulamento presente no texto da Resolução ANTT Nº 3665/2011. Posteriormente tais publicações foram substituídas e atualizadas pelas Resolução ANTT Nº 5232/2016 e a Resolução ANTT Nº 5848/2019, respectivamente.

Mas, não é só com as publicações da ANTT que o setor deve se preocupar. Outros órgãos também estão constantemente publicando documentos que afetam diretamente o transporte rodoviário de produtos perigosos.

Sabendo da complexidade que envolve o setor e atenta às necessidades do segmento, a Associação Brasileira de Transporte e Logística de Produtos Perigosos – ABTLP, entidade criada em 1998 para defender os interesses dos transportadores e operadores logísticos com atuação no segmento de produtos perigosos, vem investindo fortemente no estudo e no tratamento dos problemas estruturais, políticos, econômicos, sociais, ambientais, legislativos e jurídicos relacionados ao segmento.

José Maria Gomes
Empresário, Vice-Presidente extraordinário de transporte de produtos perigosos pela NTC&Logística e Presidente da ABTLP

ENTREVISTA

SÉRGIO MÁRIO GABARDO

TENHO UMA FAMÍLIA EM CASA E UMA FAMÍLIA AINDA MAIOR NA MINHA EMPRESA

Por Vanessa Felippe,
Assessora de
Imprensa da Fetransul

"É esse ambiente que eu desejo para o SETCERGS." O novo presidente do Sindicato das Empresas de Transporte de Carga e Logística do Rio Grande do Sul (SETCERGS), Sérgio Mário Gabardo, é um empresário conhecido e respeitado em todo o país por seu trabalho no setor do transporte rodoviário de cargas. Nascido em 8 de dezembro de 1956 em Nova Bassano, no interior gaúcho, está acostumado a trabalhar muito, algo que sempre fez desde muito jovem. Sua empresa, a Transportes Gabardo, tem atuação no Brasil e na América Latina, com foco principal no transporte de automóveis. Apesar de ter alcançado o sucesso profissional, é um homem simples, com muitos amigos. Tem o hábito de ter frutas e balas em cima da mesa e miniaturas de carros e caminhões espalhadas pelo escritório na matriz, em Porto Alegre. É o tipo de chefe que liga para um colaborador quando descobre que ele está com algum problema. Aos 64 anos de idade, Gabardo foi eleito para ser o presidente do SETCERGS em 2021 e 2022. Nesta entrevista, o empresário fala um pouco sobre sua trajetória, sua empresa, os desafios e oportunidades que vieram em 2020, mesmo com a pandemia, e também o que espera poder realizar em sua gestão no sindicato.

Senhor Gabardo, conte um pouco da sua história no transporte rodoviário de cargas.

Eu sou um agricultor, sempre fui e vou continuar sendo. Em 1981, fui fazer vestibular em Porto Alegre, passei para a faculdade de Direito, mas não consegui concluir porque não tinha dinheiro. Aí, apareceu um transporte para São Paulo, pois eu tinha o meu caminhão agrícola. Era um transporte de bancos de ônibus, para a montadora Miura. Fui falar com o responsável, e ele aceitou me dar a carga. Saí no fim da tarde de uma quinta-feira e cheguei na sexta-feira. Parei só para abastecer. Cheguei lá, descarreguei os bancos e aconteceu um episódio engraçado: o cliente disse que era a primeira vez que não tinha chegado nenhum banco rasgado! Ele ligou para o fabricante dos bancos para me elogiar. Então, essa história foi muito boa porque daí eu tive a oportunidade de começar a carregar outras coisas também. Depois de um tempo, eu comprei um caminhão da Miura. Tive que vender muita coisa, carro, televisão, mas consegui financiar. Foram doze anos que eu trabalhei transportando carros para eles. Com o fim da Miura, começaram a aparecer os carros importados, mas ninguém sabia transportar carro importado. Então,

eu comecei. Comprei mais um caminhão e em seguida tive que comprar mais.

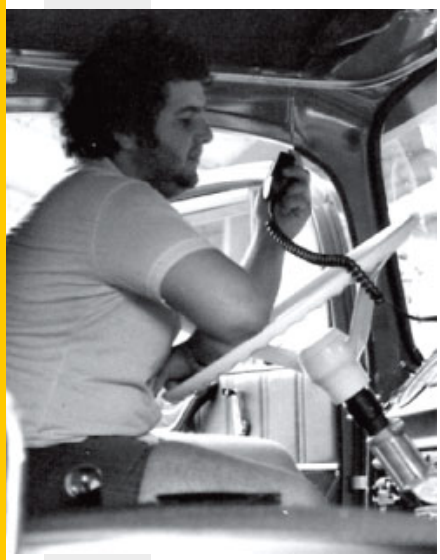
Ao que o senhor atribui o sucesso da sua trajetória e da sua empresa, a Transportes Gabardo?

A virtude foi ter contratado pessoas melhores do que eu para me ajudar a fazer a minha empresa, a Transportes Gabardo, que foi oficialmente fundada em 1989. No primeiro caminhão, tinha o nome da empresa e o telefone da minha casa! Depois, começamos a comprar mais caminhões e a contratar motoristas que deram muito certo. Hoje, a gestão da empresa é feita por ex-motoristas, incluindo eu. A empresa cresceu por causa das pessoas, porque são elas que fazem a empresa forte e sadia. Os meus colaboradores me ensinam a ser melhor. E outro ponto muito importante: crescemos falando a verdade e sendo transparentes com os nossos clientes. Se precisar, eu ainda pego o caminhão e dirijo. Até faço questão!

Que avaliação o senhor faz de 2020, um ano tão difícil para todos e também para o setor dos transportes?

Quando a pandemia e todos os problemas começaram, eu refleti muito. Tinha certeza de que precisava seguir trabalhando, pois tenho muitos colaboradores que dependem da empresa. O foco da nossa transportadora era e ainda é o transporte de automóveis e de veículos. Só que essa demanda tinha parado totalmente, então eu tive que pensar em uma alternativa: transportar máquinas agrícolas. Fiz contatos e ligações e deu certo. Então, entramos nesse ramo também e passamos a transportar máquinas agrícolas para toda a América Latina. Também conseguimos ampliar o transporte de caminhões para a Argentina, com 150 cargas por mês, garantindo o emprego de muitos colaboradores. Também tivemos, claro, que dar férias para muita gente, o que foi autorizado por medida provisória do governo federal. Conversamos com todos os colaboradores. Fizemos reuniões e palestras virtuais para explicar as mudanças e fomos muito transparentes ao dizer que as pessoas teriam que se adaptar ao novo sistema de trabalho. Ninguém pode administrar uma empresa sem uma estabilidade emocional e familiar. Transmitimos a mensagem de que seria um ano de nos ouvir e de nos respeitar mais, porque o ano não seria fácil. Perdemos um colega para a covid-19, que foi algo muito triste para todos. Trouxemos médicos para orientar nossos colaboradores sobre os protocolos de saúde. Tinha que ser o ano do entendimento, da compreensão e da ajuda, para que sobrevivêssemos. Foi um ano de muitas preocupações, mas, graças a Deus, terminamos 2020 agradecendo, porque conseguimos ter um ano maravilhoso. Com tudo isso, nossa empresa se tornou mais humana. Estamos mais unidos, mais fortes e mais preparados.

ENTREVISTA



“A virtude foi ter contratado pessoas melhores do que eu para me ajudar a fazer a minha empresa.”

Como o senhor acha que será 2021?

Tem uma frase que diz que “mar calmo não faz marinheiro bom”. Acho que 2021 pode ser um ano de muito crescimento para as transportadoras. Não sabemos ao certo como vai ser, mas com certeza também vai depender muito de nós mesmos. O segredo é se preparar. E o que é se preparar? Em primeiro lugar, é preparar as pessoas que estão com a gente. Fazer o nosso colaborador forte, feliz. Fazer o bem para receber o bem. Se você fizer o outro melhor, você não perde, você ganha. Todos ganham.

O que o senhor espera realizar como presidente do SETCERGS, um sindicato com 61 anos de história?

Eu acho que só sobreviverão as empresas e as entidades organizadas. Hoje, a palavra que mais se fala é sustentabilidade, no mundo todo. Quem não se adaptar e não buscar ser uma empresa sustentável, com certificações que atestem esse compromisso com a sustentabilidade, vai estar se preparando para deixar o mercado. As empresas querem trabalhar com outras empresas que não tragam problemas para elas. Então, acho que, em primeiro lugar, temos que adotar uma doutrina de preparar as transportadoras para trabalhar da maneira mais correta possível, com certificações como o Programa Despoluir, o Carbono Zero e tantas outras. Também me preocupo muito com a profissão dos motoristas. O motorista está desaparecendo. Precisamos capacitar novos condutores, porque a profissão mudou muito. Na minha época, os caminhões eram mecânicos. Hoje, é completamente diferente. É possível ir de Porto Alegre a São Paulo sem tocar em nada além do volante. Porque tem muita tecnologia, o que é bom, e vai aumentar cada vez mais, então as empresas também devem se adaptar a essa mudança. Mas o motorista precisa estar inserido neste contexto novo, saber usar o que está ao seu alcance. Tem que saber conferir nota eletrônica, passar pelo pedágio com o eixo levantado, saber em que estado o diesel é mais barato. Não é mais só dirigir. Vamos ter que ter muito diálogo. Eu quero conversar muito com a nova diretoria do sindicato para que todos entendam a necessidade dessas e de outras mudanças. Quero que seja um sindicato da renovação, do diálogo, da união, uma entidade de portas abertas. O clima bom que eu tenho na minha empresa eu quero levar para o sindicato. Eu tenho uma família na minha casa e uma família ainda maior dentro da empresa. É esse ambiente que eu desejo para o SETCERGS.

Na sua opinião, por que é importante ser associado a um sindicato patronal?

Muitas empresas ainda têm a seguinte mentalidade: “Mais uma conta para pagar”. Só que não se dão conta do retorno que ser um associado pode trazer. A contribuição sindical se paga e dá muitas vantagens. Uma entidade falando é diferente de uma pessoa ou de uma empresa falando. Unidos, nós somos mais fortes. Sozinhos, nós perdemos força e representatividade. As transportadoras, juntas, têm muito mais respaldo para dialogar com o governo, para negociar com fornecedores, para lutar por nossas demandas. Nós precisamos uns dos outros para somar esforços. Não precisamos pensar todos da mesma forma, mas precisamos focar no que, de fato, importa: o nosso setor e as pessoas que movem as nossas empresas e entidades. Espero conseguir esta valorização, com a ajuda de todos.

> Torre de Operações Pamcary. A evolução da gestão de riscos no transporte de cargas.

> O que só a Torre de Operações Pamcary tem:

Capacidade de predizer o risco de uma viagem antes mesmo dela começar.

Isso é possível em função da extensa e atualizada base de dados de sinistros e do uso de algoritmos para a previsão de ameaças durante a viagem.

Otimização dos custos com serviços de gerenciamento de riscos.

Processo de cooperação e sinergia de esforços com centrais conectadas à Torre de Operações. Acionamento isento e criterioso de recursos de campo para situações comprovadas de risco.

TORRE DE OPERAÇÕES

Para saber mais,
ligue (11) 3889-1488 ou acesse
www.pamcary.com.br

Torre de Operações Pamcary.
A evolução da gestão de riscos.

PAMCARY®

O TRANSPORTE MOVE O BRASIL

E abastece o país de ponta a ponta. ***Os transportadores*** *movimentam itens essenciais por todo o país. Isso faz com que cheguem aos brasileiros mantimentos, ferramentas de trabalho, medicamentos e muito mais.* ***O Brasil continua porque o transporte de cargas segue em frente.***

As imagens foram produzidas antes da pandemia. Apoiamos e incentivamos todos os protocolos necessários à prevenção contra a covid-19.

#O TRANSPORTE MOVE O BRASIL

CNT Confederação Nacional do Transporte

OTRANSPORTEMOVEOBRASIL.CNT.ORG.BR