



# SONDAGEM ECONÔMICA

PERSPECTIVAS

2024

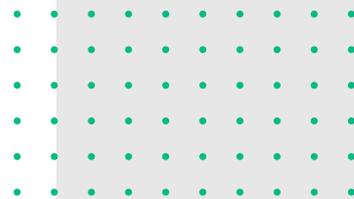
Parceria:  
**SETCESP**

Realização:  
**IPTC**

## MOMENTO DE AVALIAR O CENÁRIO E REFLETIR

A nova versão da pesquisa de Sondagem Econômica, desenvolvida pelo IPTC, a pedido do SETCESP, cumpre seu papel de retratar, mais uma vez, os desafios do setor neste ano que se encerra e as expectativas para 2024.

# Apuração e Sobre o Projeto



O ano de 2023 foi marcado para o TRC como um ano de grandes mudanças. A desconfiança com a nova política de preço dos combustíveis atrelada às novas disposições sobre a jornada do motorista e seguros obrigatórios, exigiram ainda mais flexibilidade do transportador nesse período.

A nova versão da pesquisa de Sondagem Econômica, desenvolvida pelo IPTC, cumpre seu papel de retratar, mais uma vez, os desafios do setor neste ano que se encerra e as expectativas para 2024.



## Sumário Executivo

Todo trabalho de coleta de dados, entrevista, análise e elaboração deste relatório foi desenvolvido pelo IPTC. Além disso, das **781** empresas associadas ativas do SETCESP, (base: dez/2023) contamos com a participação de **8,6%** do universo total pesquisado, o que representa **67** respostas válidas.



### Etapa 1: Planejamento

Elaboração das 35 perguntas pertinentes ao tema.



### Etapa 2: Coleta de Dados

Captação das respostas entre 13/11/23 a 08/01/24.



### Etapa 3: Tabulação

Apuração e cruzamento de dados para análise mais profunda.



### Etapa 4: Relatório Final

Apresentação de gráficos, tabelas e análises conclusivas.

# Amostra Pesquisada



Este estudo demonstra um nível de confiança de 95%, o que representa a probabilidade de uma pesquisa ter os mesmos resultados se for aplicada com um outro grupo de pessoas, dentro do mesmo perfil de amostra e com a mesma margem de erro. Isso significa que, se ela for aplicada 100 vezes, ela daria resultados dentro da margem de erro em 95 casos.



## PORTE EMPRESA

**Pequeno:** frota até 50 veículos.

**Médio:** frota de 51 a 150 veículos.

**Grande:** frota acima de 150 veículos.

Partindo desse princípio, 72% da nossa amostra é representada por pequenas empresas, 13% por médias empresas e 15% por grandes empresas. Com uma frota própria total de 7.349 veículos.

Lembrando que todas as informações foram tratadas de forma sigilosa, a fim de respeitar a individualidade de cada empresa, ou seja, todos os resultados gerados serão divulgados de maneira ampla e geral. Assim, o material poderá ser útil a todas as empresas nos diversos estágios de planejamento.



**72%**  
**PEQUENA**



**13%**  
**MÉDIA**

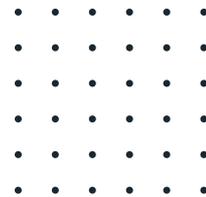


**15%**  
**GRANDE**



**7.349**  
**FROTA TOTAL**

# Resultados Primários



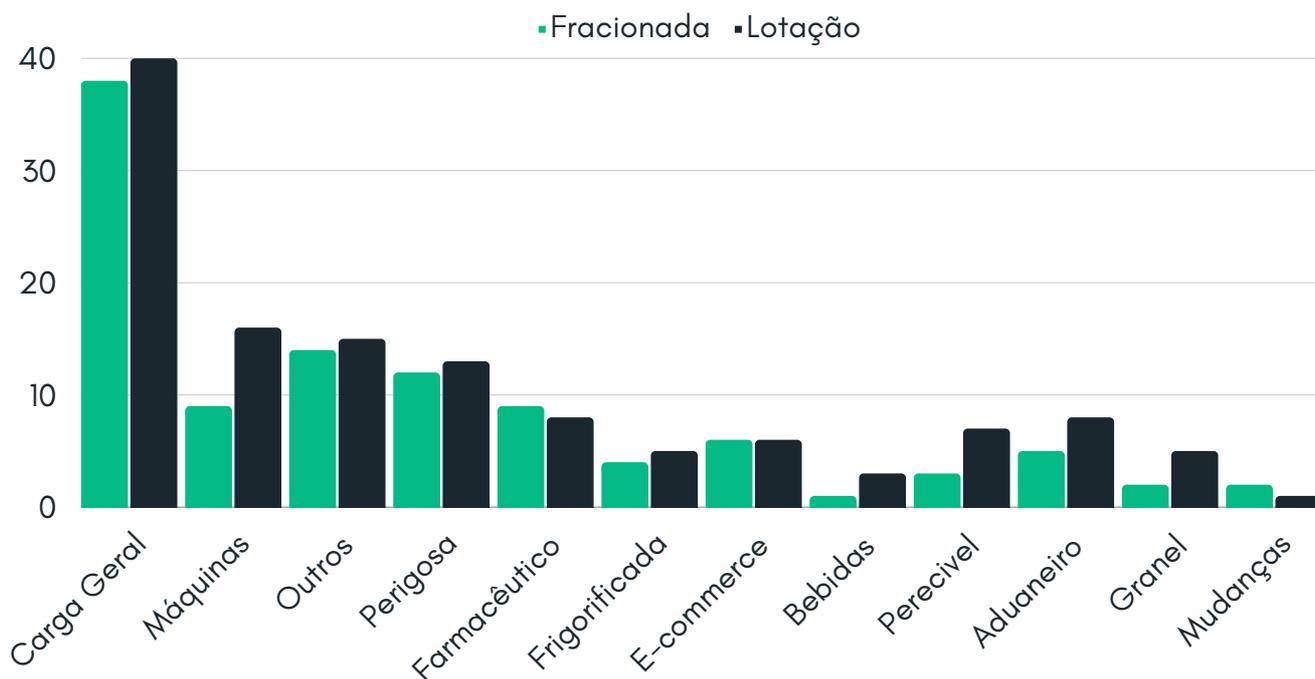
Esta sessão da pesquisa buscou caracterizar as empresas participantes e traçar o panorama do setor do transporte rodoviário de cargas dentro da base territorial do SETCESP, que abrange 50 municípios do Estado de São Paulo, incluindo a capital. A seguir os principais resultados sobre o perfil das empresas:

## Modalidade

# 34%

das empresas operam com carga geral nas modalidades de carga fracionada e lotação.

### Perfil Carga x Tipo de Transporte



# Resultados Primários



Pode-se observar que 34% das empresas operam com carga geral nas modalidades de carga fracionada e lotação. Dentre os resultados, as especialidades que se destacam na sequência são: máquinas e equipamentos, farmacêuticos e carga perigosa, segmentos que são conhecidos por terem diversas exigências de transporte como certificações e licenças específicas.

Além disso...

- As empresas geram 38.559 postos de trabalho diretos e indiretos;
- 82% das empresas apresentaram faturamento positivo em 2023;
- Um crescimento de 1% p.p maior do que em 2022;
- O aumento médio do faturamento foi de 12,4%
- 66% das empresas pesquisadas operaram com lucro no ano de 2023;
- Um crescimento de 9% p.p maior do que em 2022;

## Variações Positivas nos Resultados das Empresas



# Área de Atuação



Nas áreas de atuação, analisando o nível territorial das empresas, destacam-se as operações interestaduais com 50% da amostra e intermunicipais com participação de 47%. Esta primeira modalidade apresentou uma queda em relação ao ano passado de 18% p.p, declarando uma mudança de perfil para as entregas intermunicipais, ainda mais em grandes regiões metropolitanas como São Paulo. Já as operações internacionais representam apenas 3% dos participantes, exigindo uma maior especialização e complemento de outros modais de transporte, para concluir o ciclo da cadeia logística.

## Tempo Atuação no Mercado

Por essa ótica, analisamos que 52% das transportadoras possuem mais de 20 anos no mercado. Outro maior recorte dessa amostra demonstrou que 22% das empresas tem de 5 A 11 anos de experiência. Levando em consideração que a maioria das empresas entrevistadas são de pequeno porte isso comprova a solidez das operações e qualidade na prestação de serviço.

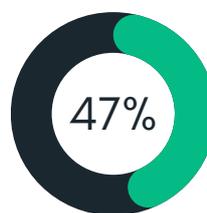
### + 20 ANOS em atividade (média)

Por outro lado, 15% estão em atividade de 4 a 10 anos e 1% delas foram instituídas a menos de 3 anos.



#### Interestadual

Que se realiza entre dois ou mais estados federados



#### Intermunicipal

Que se realiza entre dois ou mais municípios.



#### Internacional

Transferência entre dois países envolvidos na relação comercial.

## Distribuição da Frota

# Própria e Terceirizada



Dando sequência ao mapeamento, a pergunta a seguir buscou caracterizar como as empresas pesquisadas preferem atuar em relação a frota de caminhões, seja com veículo próprios ou terceiros. Neste caso, computamos 7.349 veículos na frota própria destas empresas, enquanto 11.564 veículos são terceirizados. Apenas confirmando uma tendência de terceirização da frota frente aos altos custos fixos absorvidos pelo frotistas.

Se compararmos com os dados deste mesmo estudo imediatamente anterior, vamos comprovar que houve um queda de 25% na quantidade de veículos próprios. Já o número de agregados também apresentou um queda mas não tão expressiva de 9% em relação ao ano de 2022/2023.

Modalidade de Transporte	Idade Média Frota Própria	Frota Instalada
Intermunicipal	8,21	3.688
Interestadual	7,46	6.992
Internacional	3,00	749

Outro dado interessante é que a idade média da frota das empresas respondentes é de 8,10 anos, o que está abaixo da média nacional do RNTRC, que é de 11,15 anos. Os veículos das empresas que operam no transporte internacional são os com menor idade média, totalizando apenas 3,00 anos, devido ao desgaste das transferências de longa distância esses veículos são renovados com mais frequência pelas empresas.

Dentre as empresas pesquisadas, totalizam 14.952 empregos diretos, uma média de 223 empregados por empresa. Também totalizam 23.607 empregos indiretos, que na média representa 352 contratados por empresas. O que demonstra uma proporção bem próxima, ou seja, as empresas tem optado não só pela terceirização da mão de obra mas também da frota, como alternativa devido as incertezas da demanda, com foco na área operacional.

## Colaboradores

# Diretos e Indiretos

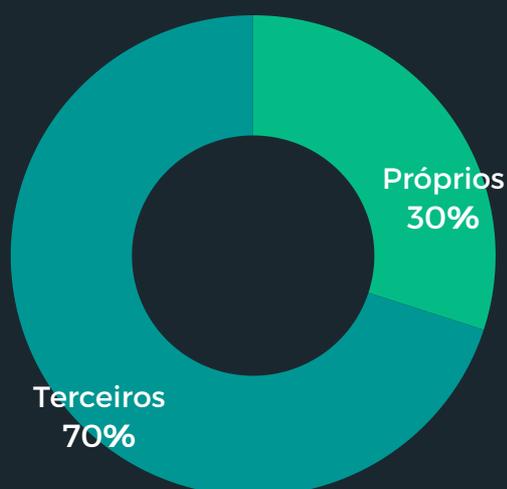


Tudo isso influenciado pelo volume transportado originário do Estado de São Paulo, responsável por despachar uma quantidade considerável de carga destinada as outras unidades federativas.

Dos segmentos que mais empregam, a operação interestadual se destaca no número de postos de trabalho seguido das operações intermunicipais e pôr fim a internacional.

Modalidade de Transporte	Total Empregados Diretos	Total Empregados Indiretos	Relação
Intermunicipal	9.634	15.677	62%
Interestadual	14.476	23.309	62%
Internacional	4.675	11.120	70%

### Contratação de Motoristas



Sem contar que, dos mais de 30 mil postos de trabalho ofertados por essas empresas, 46% deles são motoristas, que representam em números absolutos 17.801 colaboradores.

Deste modo, percebe-se um movimento diretamente proporcional ao da terceirização da frota, mencionado anteriormente, ou seja, a maioria das empresas estão contratando mais agregados/autônomos.

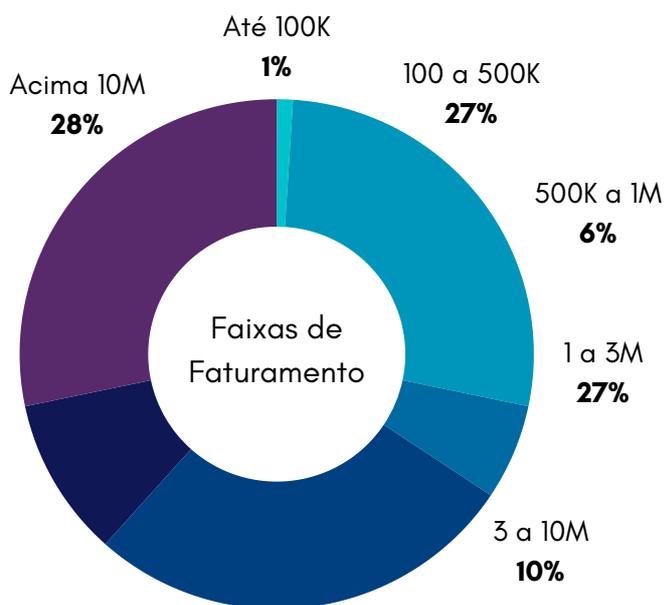
E com o aumento do transporte rodoviário de cargas nos últimos anos e as novas regras de jornada que os motoristas são submetidos, há uma preocupação em relação à atratividade desta profissão para as próximas gerações.

# Tributação & Finanças

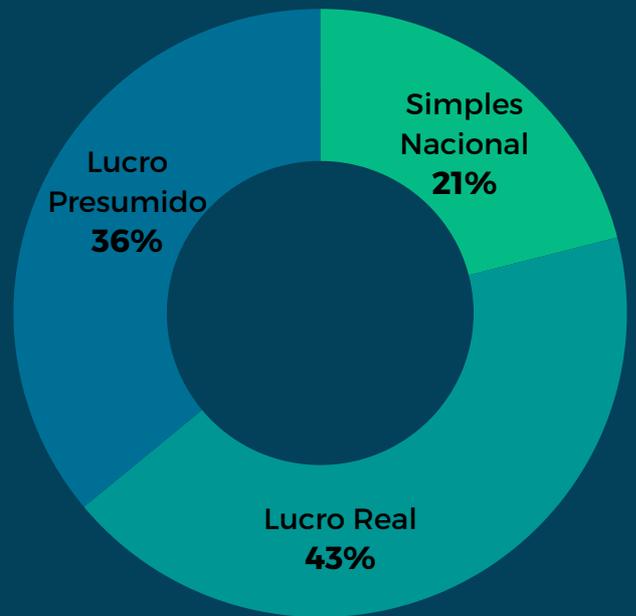
Mesmo sendo predominantemente empresas de pequeno porte, de acordo com os critérios estabelecidos pelo instituto, nossos entrevistados apresentaram uma divisão equilibrada entre as opções de regime de tributação disponíveis em nosso país.

Cerca de 21% das transportadoras são optantes pelo simples nacional, 36% estão no lucro presumido e 43% no lucro real.

Em regra, no TRC, a opção pelo lucro presumido é a mais comum depois do Simples Nacional, por conta da facilidade de sua base de cálculo que é de 8% sobre a receita bruta. Mas notamos uma mudança de comportamento nos entrevistados que se concentram esse ano no Lucro Real.



## Regime Tributário



Segundo as faixas de faturamento anual, 28% das transportadoras declararam faturar acima de R\$ 10 milhões no ano em média e outros 27% faturam entre R\$ 1 a 3 milhões, ou sejam estariam melhor enquadradas no Lucro Real ou Lucro Presumido. Mas 27% delas faturam de R\$ 100 a 500 mil o que as classifica dentro do Simples Nacional, não podendo ultrapassar o valor de R\$4,8 milhões por ano.

Lembrando que, para as transportadoras que têm filiais, o regime tributário estabelecido deve ser o mesmo da matriz. Entretanto, em se tratando de Grupo Econômico, em que há transportadoras, armazéns e operadores logísticos, é possível optar por regimes diferentes.

# Resultados Operacionais

Como todo indicador, os resultados operacionais são estratégicos para a organização, visando na maioria das vezes medir o desempenho com o objetivo de reduzir custos em um primeiro momento. No caso do transporte está ligado diretamente a performance e qualidade do serviço prestado.



## Volume de Carga

Aumento do volume transportado em 13,2% em 2023 comparado a 2022.

## Ociosidade

Apenas 16,3% da frota apresentou ociosidade em 2023 comparado a 2022.

## Frota Própria

Aumento da idade média da frota em 1,7 anos em relação ao estudo anterior.

## Frota Terceirizada

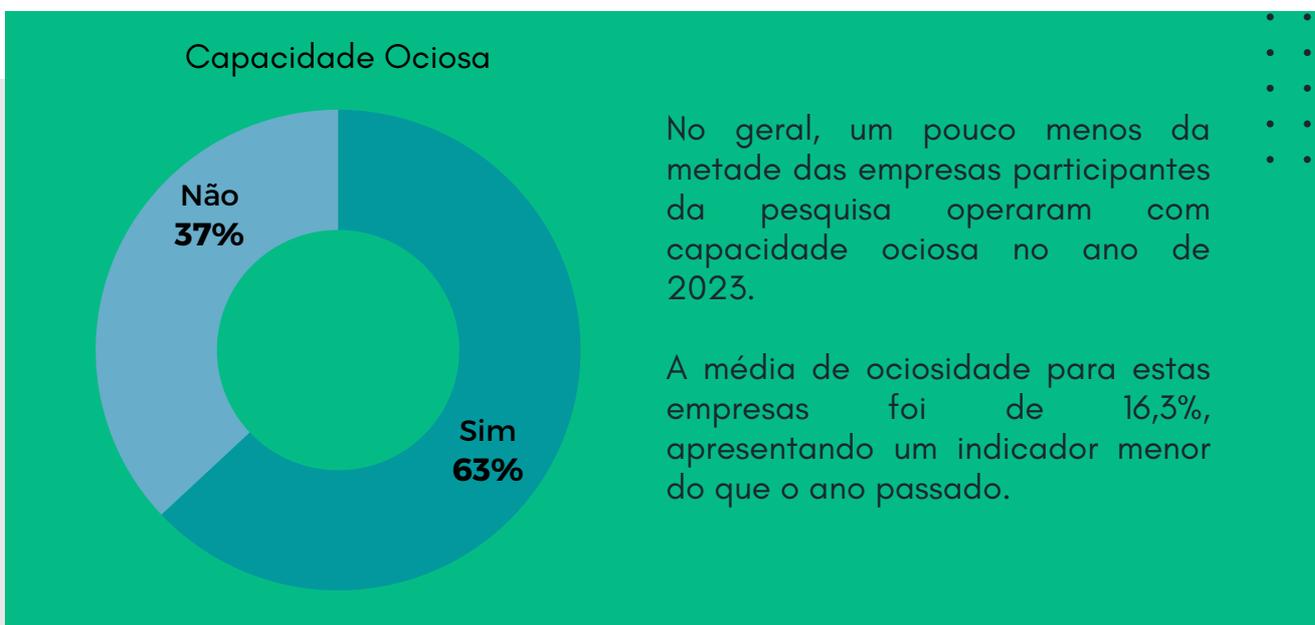
Aumento da idade média da frota em 2,2 anos em relação ao estudo anterior.

A maioria dos índices apresentaram variações positivas na pesquisa 2023/2024, incluindo o volume transportado que apesar de pequena apresentou uma variação de 1% p.p maior em relação a pesquisa anterior. Refletindo diretamente na produtividade da frota, com diminuição da ociosidade, que antes era de 20,45% na média geral .

Apesar de apresentar um lucro ponderado positivo, acreditamos que as empresas diversificaram seu mercado e área de atuação, bem como apertaram os cintos e reduziram os custos operacionais drasticamente para equilibrar as contas e ainda fechar o ano no azul.

Mesmo sabendo que nem todos os segmentos obtiveram resultados favoráveis, o setor espera por uma retomada.

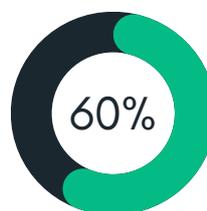
# Capacidade Ociosa da Frota



Já uma parcela de empresas que realizam operações interestaduais e intermunicipais também estiveram subutilizadas, embora os índices de ociosidade das empresas que operam internacionalmente sejam maiores, na ordem de 67%. Este cenário é negativo, pois afeta diretamente a produtividade e conseqüentemente os resultados operacionais da empresa.

**16,30%**  
**Média de Ociosidade**

Uma vez que, a corrente do comércio exterior, afetada pela guerra entre Israel e o Hamas e pelas conseqüências mundiais da pandemia, desestimulam diretamente a cadeia logística pelo desequilíbrio no abastecimento de alguns produtos, além da instabilidade econômico-financeira.



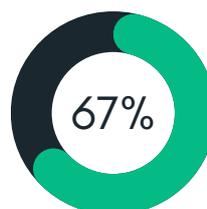
### Intermunicipal

**Média de Ociosidade:**  
19,78%



### Interestadual

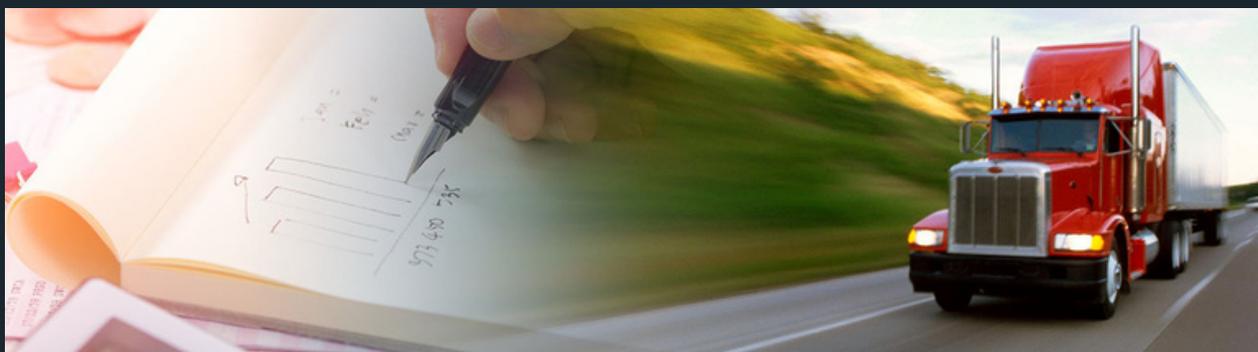
**Média de Ociosidade:**  
14,48%



### Internacional

**Média de Ociosidade:**  
20,00%

# Resultados Investimento



Neste bloco, a pesquisa buscou identificar onde o transportador pretende e o quanto ele está disposto a investir nos itens contemplados. Em geral, o cenário é positivo para investimentos, priorizando a contratação, capacitação de novos colaboradores e tecnologia.

Vamos acompanhar cada item na íntegra:

## Renovação de Frota

A frota das empresas de transporte é instrumento essencial de trabalho, além de ser um item fundamental de avaliação da atividade econômica, por isso medir se as empresas desejam renovar os veículos que compõe sua frota é muito importante. Neste caso, podemos apurar que 57% dos respondentes pretende adquirir novos veículos em 2024, reservando em média 5,48% do seu faturamento para tal investimento, 2,6% p.p a menos do que na pesquisa anterior. Ou seja, além de uma diminuição da quantidade de empresas que decidiram investir, temos também uma redução no valor empregado.

### Intenção de Investimento



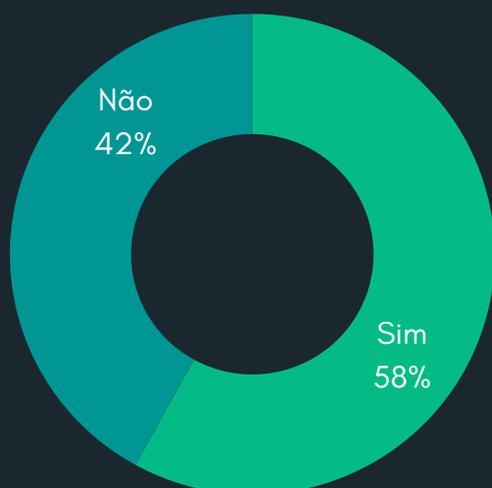
**Reserva do Faturamento  
para investir: 5,48% em média**

Mas, de maneira geral o mercado de caminhões, encerrou o ano de 2023 com uma produção estável e as exportações em queda, segundo nota oficial da ANFAVEA, muito ocasionado pela sensível perda de mercado dos produtos brasileiros na Argentina. Enquanto o mercado interno apresentou aquecimento somente no segundo semestre do ano passado, atingindo média de 10,6 mil unidades/dia em novembro.



## Novas Tecnologias

### Intenção de Investimento



**Reserva do Faturamento para investir:** 3,01% em média

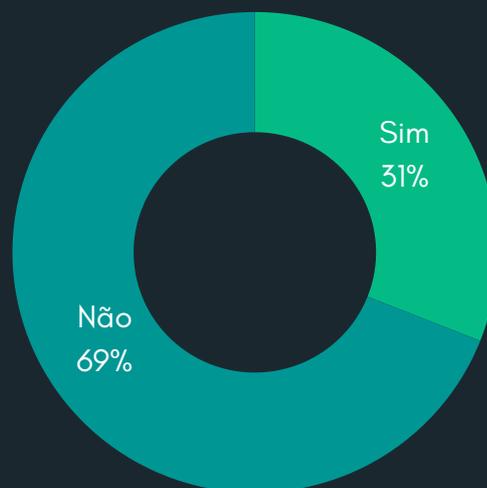
Em termos de investimentos, a maioria das empresas pesquisadas pretendem investir em tecnologia no ano de 2024, cerca de 3,01% do seu faturamento. Ou seja, 0,36% p.p. a mais do que ano passado. Apesar da profissionalização da logística e a necessidade da renovação mais ágil do mercado abrir um imenso espaço para a tecnologia embarcada, sistemas de rastreamento e de gestão de frotas, as empresas vem buscando pela redução de custos, diante, conseqüentemente investimento menos em algumas áreas nas sem deixar de priorizá-las.

## Modernização de Terminais

Com as mudanças globais, as empresas de transporte perceberam que a estrutura física dos galpões e terminais não são mais tão essenciais (em grande escala). Além de manter as condições do teletrabalho e do pronto atendimento online, as empresas tem se preocupado menos com as instalações prediais.

No entanto, a parcela das empresas que pretendem investir, reservou em média 3,73% do faturamento. Ou seja, 0,81% p.p a menos quando comparado a pesquisa anterior.

### Intenção de Investimento



**Reserva do Faturamento para investir:** 3,73% em média



## Contratações e Capacitação

### Intenção em Contratações



**Reserva do Faturamento para investir: 7,70% em média**

### Investimento em Treinamento



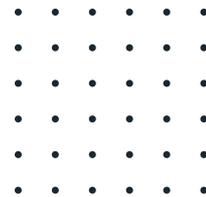
**Reserva do Faturamento para investir: 5,32% em média**

Para 2024 a projeção é de novas contratações pelo regime CLT (Consolidação das Leis do Trabalho) por 39% das empresas respondentes. Já 30% das empresas preferem terceirizar a mão de obra, mas ainda sim contratando profissionais para o segmento. E infelizmente, 31% das empresas não pretendem ampliar o quadro de funcionário no próximo ano. A boa notícia é que 91% dessas empresas pretendem investir em treinamentos e na capacitação desses colaboradores também, reservando uma fatia de 5,32% do seu faturamento para tal oportunidade.

Percebe-se uma mudança de estratégia por parte dos administradores, que vão contratar menos colaboradores CLT, em comparação ao ano anterior, mas que vão investir muito mais em capacitação e aperfeiçoamento da mão de obra já instalada nas empresas. Sendo assim, contratando 10% a mais de terceiros para suprir as demandas futuras caso haja necessidade, tornando o quadro interno mais enxuto.

Analisando dados macro do CAGED (Cadastro Geral de Empregados e Desempregados), para o setor em 2023, o saldo de empregos formais segue positivo. Sendo, São Paulo, o estado que mais emprega no transporte rodoviário de cargas, com 27.705 contratações, ou seja, são 5.657 novos postos de trabalho quando comparado a 2022. O que representa 69% de todas as vagas disponíveis na região sudeste e 4,3% das vagas a nível Brasil.

# Varição de Custos

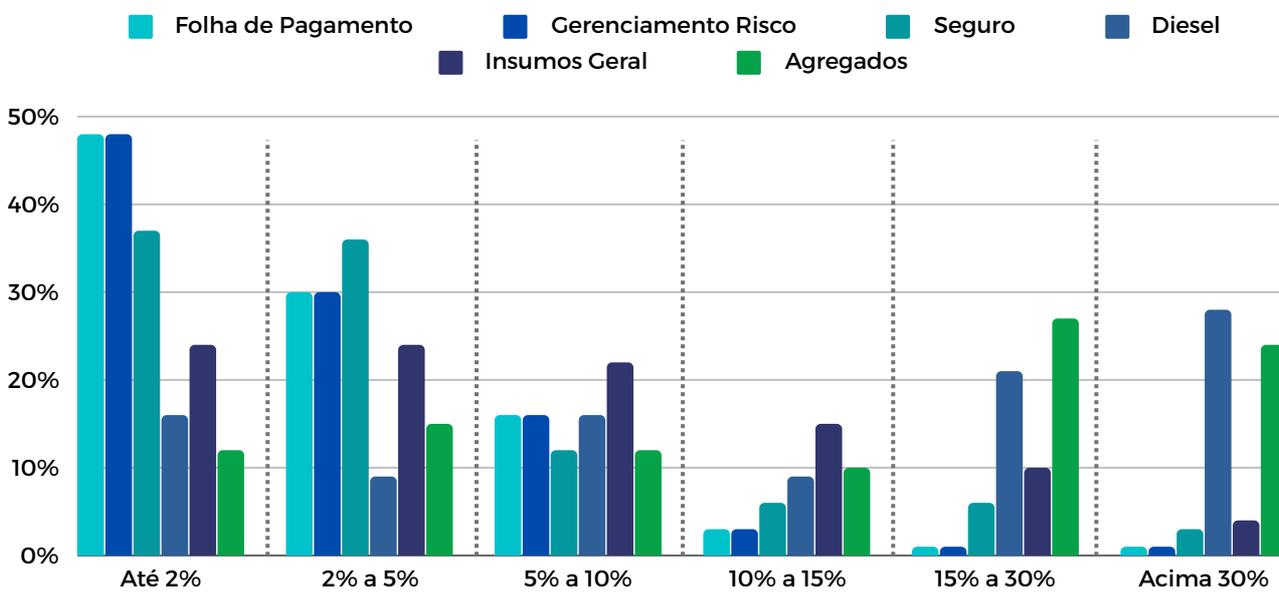


Este estudo buscou traçar um panorama dos custos operacionais das empresas, e constatou que estes aumentaram para 78%, considerando a elevação de preços dos principais insumos, além de fatores externos e de políticas públicas envolvidas na atividade. Mas para 10% das empresas pesquisadas, eles se mantiveram estáveis e para 12% foram reduzidos.

# 78%

das empresas relataram aumentos dos custos em 2023

## Participação dos Centros de Custo no Faturamento



## Varição de Custos

Portanto. . .

Dos centros de custos pesquisados, os que apresentaram uma parcela maior das despesas para a maioria dos entrevistados, na faixa acima 30% foram: consumo de diesel, seguido da contratação de agregados e terceiros e por último, mas não menos importante a variação de preços dos insumos de uma maneira geral. Chamando a atenção para os combustíveis que chegam a representar até 50% do faturamento para algumas empresas, o que prejudica muito a rentabilidade das operações, espremendo a margem de lucro.

Definitivamente, é necessário estar a par de todo o movimento do mercado em que se está inserido, principalmente quando falamos dos custos. Isso foi apenas uma amostra dos itens mais relevantes de 'consumo' dos transportadores.

Ainda como se não bastasse, 72% das empresas declararam ter dificuldades de comprar determinados insumos, seja por falta de oferta ou pelos altos valores de mercado, vejamos:

### Itens com Menor Oferta de Mercado

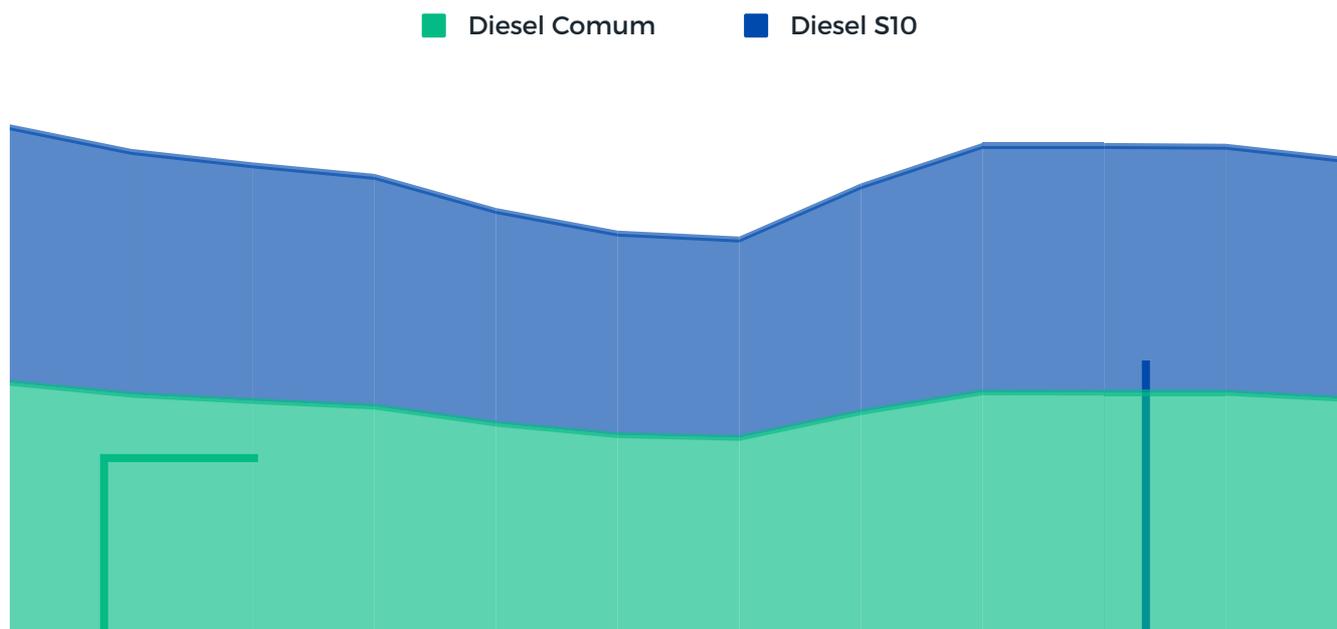


Inclusive, podemos observar no segmento de peças e acessórios automotivos, o mais citado pelas empresas como o insumo de menor oferta e disponibilidade no mercado, fechou o ano de 2022 com mais importações do que exportações fechando saldo de -11,3%, segundo dados do SINDIPEÇAS. O que significa dizer que há um déficit entre produção interna e o consumidor final.

# Comportamento dos Preços do Diesel

No final de 2023, a Petrobras anunciou uma redução no preço do diesel para as distribuidoras em R\$ 0,30 - equivalente a 7,9%. Mas a instabilidade no início de 2024 pressiona transporte rodoviário e pode elevar preços de produtos. E os reajustes nos custos do combustível pode ser repassado para a tarifa e pode impactar na competitividade das empresas.

## Variação de Preços ao Consumidor | Jan a Dez de 2023



01

### DIESEL COMUM

Dados: ANP

No ano de 2023 a média de preço do Diesel Comum foi de **R\$ 5,75** por litro.

02

### DIESEL S10

Dados: ANP

Para o Diesel S10 em 2023 a média de preço do foi de **R\$ 5,84** por litro.

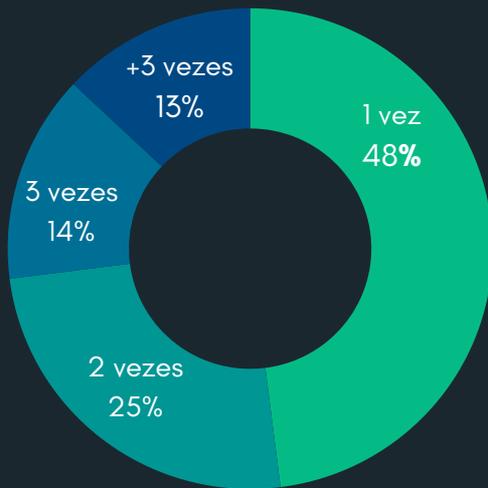
## Histórico nas Refinarias

Desde janeiro de 2023 a Petrobras, reajustou os preços do diesel 9 vezes, (sendo 7 reduções e 2 aumentos) resultando em uma redução acumulada de -22,58% nas refinarias. A análise detalhada revela a volatilidade dos preços dos dois tipos de diesel, influenciada por fatores como a reoneração do PIS/COFINS, as oscilações no preço internacional do petróleo, a Guerra na Ucrânia, a Guerra entre Israel e Hamas e outros fatores voltados a economia e políticas de preços realizada pela Petrobras.

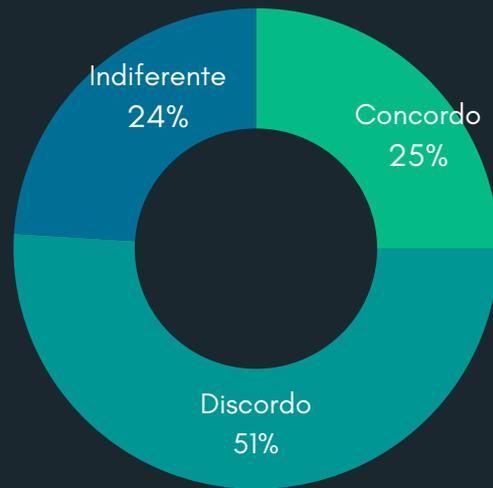
# Comportamento dos Preços Do Diesel

Diante disso, avaliamos entre os nossos entrevistados o quanto isso afetou as negociações diretas com os clientes e qual sua avaliação sobre a política de preços dos combustíveis definida pela Petrobras.

Frequência de Negociação



Política Preços Petrobras

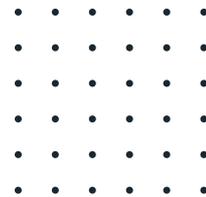


Para lidar com essas alterações, algumas estratégias incluem investir em tecnologias e práticas para usar o combustível de forma mais eficiente e encontrar rotas mais inteligentes. Usar veículos mais econômicos também é importante para manter os custos sob controle diante das constantes mudanças nos preços do diesel.

No entanto, a expectativa é de que a Reforma Tributária exerça uma influência no preço dos combustíveis, podendo gerar um possível aumento. Além da criação de uma taxa única (IVA Dual) em todo o Brasil, a que se propõe a reforma, que varia de acordo com o tipo de produto, os combustíveis em específico podem sofrer adição de mais 1% por ser um produto que pode causar danos a saúde e ao meio ambiente.

Um mecanismo viável para termos uma maior estabilidade nos combustíveis nos próximos anos seria manter o preço do barril e o câmbio estabilizados, essas ações ajudam a conter os preços internos. Além disso, criar incentivos efetivos e financeiramente vantajosos para a presença de fontes renováveis (eletrificação). Com isso, podemos vislumbrar um 2024, sem movimentos surpresa.

# Reajuste de Frete

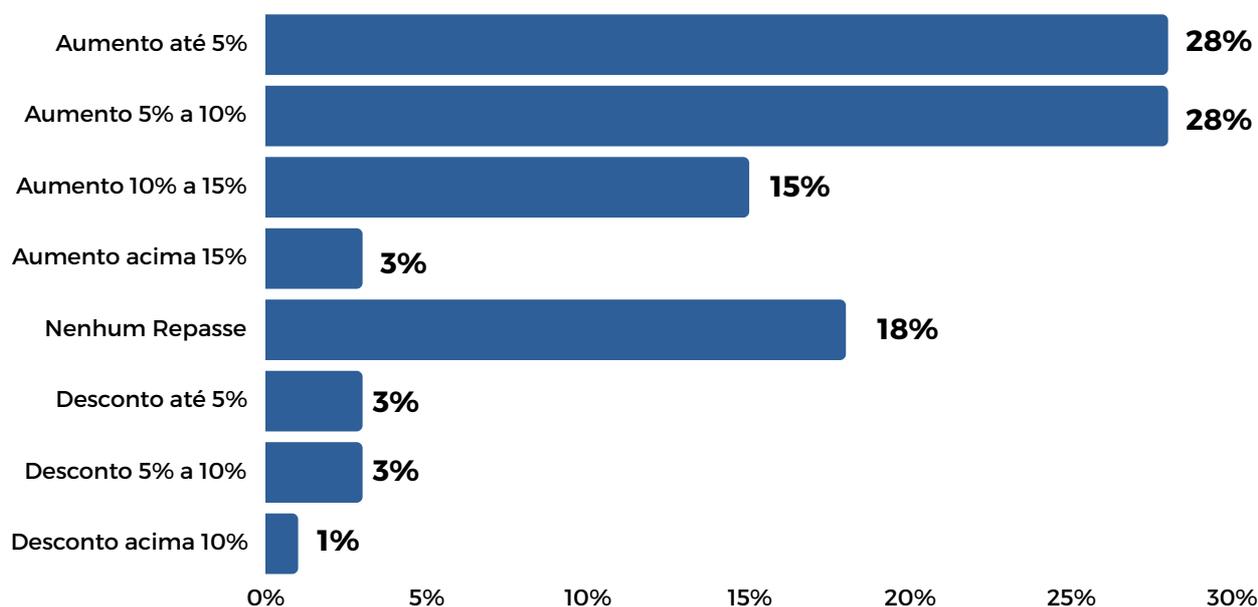


A formação do preço de frete é bastante complexa e deve levar em consideração, além dos fatores de mercado. E assim, tornar possível determinar uma tarifa que seja suficiente para compensar todos os gastos do transportador e garantir sua rentabilidade. Tudo isso cumpre um papel importante diante da saúde financeira dos negócios.

# 18%

## das empresas NÃO repassaram nenhum reajuste em 2023

### Reajuste de Frete em 2023



## Reajuste de Frete

A formação do preço de frete é bastante complexa e deve levar em consideração, além dos fatores de mercado. Mas a situação se mostra alarmante quando 18% das empresas declaram não ter aplicado nenhum repasse de frete aos seus clientes ano passado. Sendo que 28% delas só conseguiram repassar a inflação, se comparado aos resultados do IPCA (Índice de Preços ao Consumidor Ampliado), por exemplo, que foi de 4,62% de janeiro a dezembro/23. Além disso, 7% informaram ter concedido descontos nos contratos já vigentes, o que gera uma preocupação diante da saúde financeira dos negócios.

### E como evoluirá o frete em 2024?

O mercado de frete rodoviário no Brasil não sofre nenhum tipo de controle governamental, justificando que os preços são formados a partir da negociação direta entre a oferta e a procura pelo serviço. E justamente por não sofrer interferências que precisamos conviver com as volatilidades.

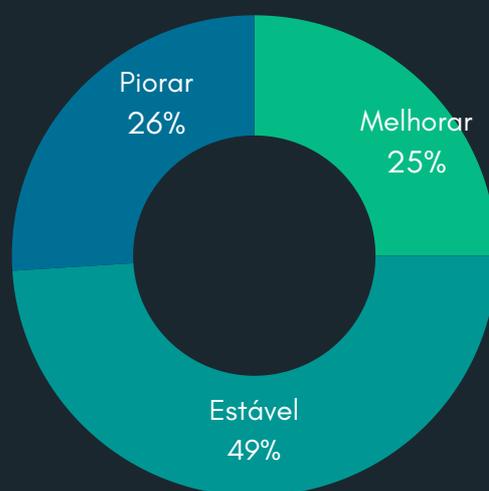
Por isso, menos da metade dos entrevistados acreditam que o frete se manterá estável em 2024, 25% preferem acreditar que o valor do frete irá melhorar e 26% acreditam que irá piorar.

Isso demonstra um cenário mais cético por parte dos empresários, frente ao mesmo estudo divulgado o ano passado. Uma vez que, as empresas não tem conseguido fazer com que o frete acompanhe, na mesma velocidade, a escalada de preços do mercado.

Ainda mais considerando as perspectivas de um crescimento econômico ainda menor em 2024, com um PIB projetado para crescer apenas 1,6% após registrar um aumento estimado de 2,2% em 2023. E do ponto de vista do enfraquecimento da economia global, os altos custos de empréstimos, a dívida pública elevada e as crescentes tensões geopolíticas colocam o avanço global em risco.

No entanto, podemos concluir que o transporte rodoviário de carga, apesar de se manter com o setor que move o Brasil, vislumbra um possível ciclo de retração o que faz com que as empresas assumam um comportamento mais cauteloso, principalmente a que se refere a investimentos.

Evolução Frete em 2024

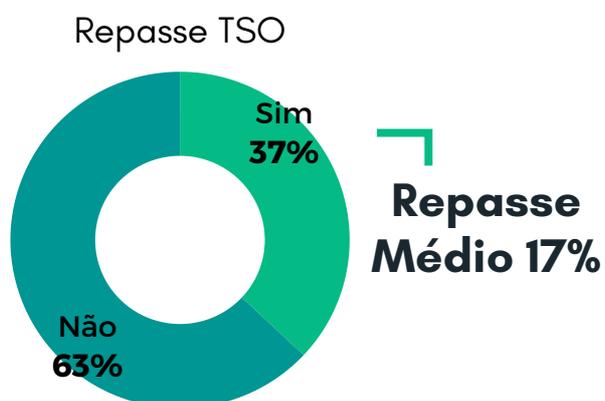


# Seguros Obrigatórios

## A Lei 14.599/2023 . . .

Que altera a Lei nº 11.442/2007 no que tange a responsabilidade e as garantias a serem dadas pelo transportador rodoviário de cargas que trabalha mediante remuneração, trouxe algumas mudanças que devolveram a autonomia ao setor no último ano no que diz respeito a contratação do seguro obrigatório (RCTRC), além da criação de dois novos seguros (RC-DC e RC-V). Acompanhe o que o presente estudo ouviu dos empresários a respeito.

E com o objetivo de amparar e subsidiar o Transportador, um estudo apresentado pela NTC & Logística, sugere que a partir de agora as planilhas de custos sejam contempladas por um novo componente tarifário denominado TSO (Taxa de Seguro Obrigatório). Componente representado por percentual (%) sobre o valor da carga constante da Nota Fiscal e é variável com a distância percorrida. Veja como o mercado está se adaptando:



**40% demonstrou  
SATISFAÇÃO!**

Frente a nova lei de seguros. Mas o setor segue dividindo opiniões sobre o tema. Sendo que, 36% declarou estar muito insatisfeito ou insatisfeito e 24% se manifestou neutro ao cenário.

# Impactos da Revisão Lei do Motorista



## Impactos ADI 5.322/2023

Trata de revisões importantes em 4 pilares da jornada de trabalho do motorista profissional:

- 1) Fracionamento interjornada;
- 2) Fracionamento e acúmulo DSR;
- 3) Impossibilidade de repouso no veículo;
- 4) Conversão Tempo Espera à Jornada;

Portanto, era necessário saber como as empresas estão se adaptando e além disso saber como os clientes tem recebido essas mudanças que trazem impactos financeiros à operação diretamente.

Vejam:

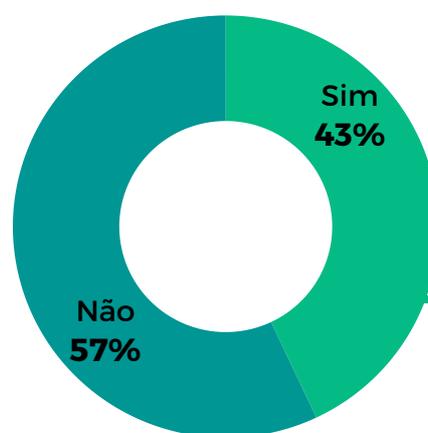
Assim como as novidades trazidas pelo seguro obrigatório, o setor está em fase de implantação com os clientes sobre as mudanças na Lei do Motorista. Ou seja, 57% declararam não ter acionado o cliente para tratar dessas questões e 43% já o fizeram, negociando um ajuste no frete de 4% em média para suprir essas despesas.

## Avaliação Público:

# 67%

Das empresas se declaram a favor, ou estão satisfeitos com as mudanças na Lei do Motorista.

## Repasse Impactos da Lei



**Repasse  
Médio 4%**



# Revisão da Lei do Motorista

Quando questionados sobre os principais impactos gerados pela revisão da Lei do Motorista nas suas operações, obtivemos os seguintes resultados:



Como demonstrado 58% dos entrevistados informaram que a diminuição da produtividade, tanto dos veículos quanto da mão de obra, serão sentidos imediatamente, a depender da operação. O risco de passivos trabalhistas, principalmente de casos retroativos aos da publicação, são uma grande preocupação para 51% dos empresários também, que conseqüentemente ambos geram impactos financeiros para 42% dos respondentes.

Estudo recente publicado pela NTC & Logística alertou que o custo da hora trabalhada pode valer 7 vezes mais e que a quantidade de viagens também pode diminuir. Ou seja, será necessário investir em mão de obra e veículos (próprios e terceirizados) para suprir a mesma demanda.

Outro ponto importante a ser considerado, é a cobrança de estadias em linha com a legislação (Lei 11.442), que sugere a cobrança em R\$/tonelada a partir da 5ª hora de espera, uma vez que não existe mais o "Tempo de Espera" e o custo do caminhão parado está mais alto é primordial que estes custos sejam repassados na formação o frete final.

# Percepção de Mercado



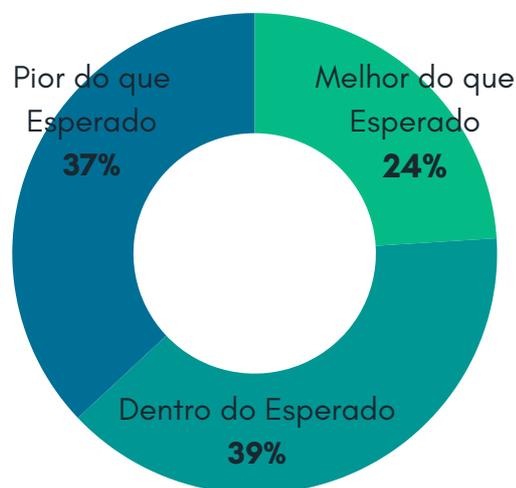
## Visão Empresarial

Nesta seção, questionamos a opinião dos empresários sobre as expectativas para o início de 2024, o desempenho do setor e como os acontecimentos globais podem afetar a atividade de transporte.

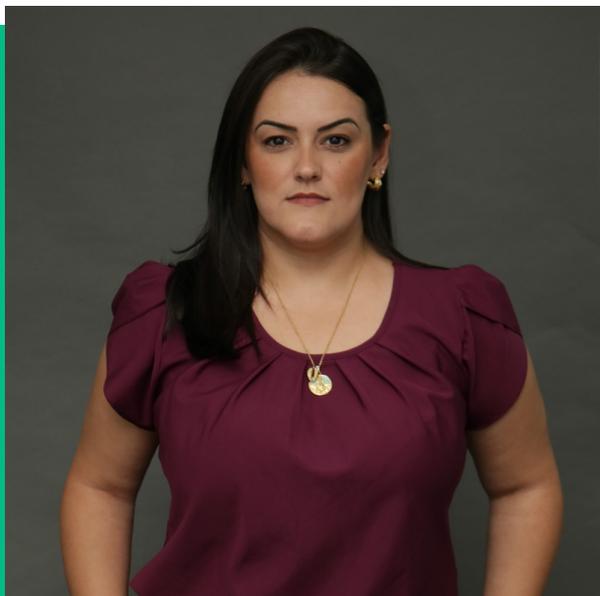
Em 2023 falou-se muito sobre tendências, pautas ESG, Big Data, automação, inteligência artificial entre outras temáticas que trazem movimentação para a economia como um todo. Mas que também traz uma preocupação ao empresário que precisa enxergar um crescimento no volume de cargas para então tomar a decisão de investir, um dilema real que reflete nos resultados da pesquisa.

Vejam que, 39% dos empresários tem a percepção de que este ano será dentro do esperado, sem grandes saltos. Uma parcela de 37% acredita que será pior do que o esperado e 24% espera que seja melhor do que o esperado, ou seja, equilibrando o cenário.

### Expectativa TRC para 2024



O ambiente de negócios está instável, o que manteve a perspectiva dos transportadores muito parecida ou até mesmo um pouco abaixo do declarado ano passado. 2024 se manterá desafiador, propondo ajustes e mais do que nunca a necessidade de fazer a lição de casa.



## **2024: Um ano de preleção e ajustes!**

O ambiente de negócios ainda está instável, o que manteve a perspectiva dos transportadores muito cética e parecida, ou até mesmo um pouco abaixo do declarado ano passado.

Por: Raquel Serini Iwashima

Não só o transporte rodoviário de cargas mas o mundo corporativo vem passando por um processo de transformação desde a pandemia, mudando o perfil do consumidor, nos obrigando a implantar novos processos e desafiando nossas equipes mas continuamos em busca de resultados, uma vez que o mercado sente ainda um déficit de produtividade em relação ao período antes da crise.

Ainda sim, vamos iniciar 2024 com um sentimento melhor do que no início de 2023, com uma postura de governo mais responsável, do ponto de vista fiscal, além de certa independência do Banco Central, favorecendo uma inflação mais comportada.

Isso não significa que você saberá “o dia exato em que o diesel vai cair ou subir”. Mas quer dizer que vamos entender melhor as tendências da economia e como adaptar os investimentos dentro de cada cenário.

Dito isso, a economia ainda resiliente, mesmo tendo o mercado de trabalho aquecido e os salários crescendo podem contribuir para uma visão cautelosa. Em termos gerais, isso impulsiona o transporte rodoviário de cargas mas em contrapartida vem sofrendo alguns golpes ao longo do caminho, especialmente pelos desafios tributários vindos da mudança de alíquota sobre os combustíveis e a ameaça da reoneração da folha de pagamento, por exemplo.

Por fim, o momento é de estudar as possibilidades de repasse de custos ao consumidor, diante de todos os acontecimentos e ajustar as necessidades e rotas para manter a saúde financeira dos negócios.



# Mais Informações sobre Nós



**Raquel Serini**  
Coord. de Projetos



**Ricardo da Silva**  
Analista de Dados



**Nicole Lazarus**  
Assist. de Projetos



## Conhecimento e Transparência no Transporte de Cargas

O Instituto Paulista do Transporte de Carga, é uma instituição sem fins lucrativos fundada em 2017 com a finalidade de trazer embasamento técnico aos estudos e pesquisas do setor de transporte rodoviário de cargas e funcionar como um centro de informações confiáveis ao TRC. Além disso, desenvolve ferramentas personalizadas com uso de informações técnicas para a tomada de decisões estratégicas nas esferas comercial e operacional.

## Contatos :



Telefone  
**(11) 2632-1023 | (11) 2632-1026 | (11) 2632-1079**



E-mail  
**contato@iptcsp.com.br**



Endereço  
**Rua Orlando Monteiro, 21 - Vila Maria - SP**



Assessoria de Imprensa  
**Rodrigo Bernardino | GMI**  
**comunicacao@mostradeideias.com.br**

