

# PLANO CNT DE RECUPERAÇÃO ECONÔMICA





# PLANO CNT DE RECUPERAÇÃO ECONÔMICA



**CNT**

Confederação  
Nacional do  
Transporte



# SUMÁRIO

1 PROGRAMA DE SUSTENTABILIDADE VEICULAR .....	5
1.1 ENTIDADES PARTICIPANTES .....	6
1.2 OBJETIVO .....	7
1.3 IMPACTOS SOCIOECONÔMICOS E AMBIENTAIS .....	7
1.4 COMPARATIVO MUNDO VS. BRASIL .....	7
1.5 BENEFÍCIOS ESPERADOS.....	8
1.6 IMPLEMENTAÇÃO - RECURSOS .....	8
1.6.1 Implementação - Fundo de Sustentabilidade Veicular - Principais condições de operação e responsabilidades do conselho gestor .....	9
1.6.2 Implementação - Marco regulatório .....	9
1.6.3 Implementação - Unidades de Reciclagem Veicular - URV - Estrutura física, arranjo comercial e responsabilidades.....	10
1.7 FLUXOGRAMA - APLICAÇÃO DOS RECURSOS .....	11
1.8 ESPECIFICIDADES DO MERCADO DE CAMINHÕES .....	11
1.9 FROTA CIRCULANTE.....	12
1.10 EQUILÍBRIO FINANCEIRO .....	13
1.11 ANEXOS .....	14
1.11.1 Frota registrada - Unidades por ano de fabricação.....	14
1.11.2 Frota circulante .....	15
1.11.3 Valor da sucata.....	16
1.11.4 Resultado 2014 - Seguradora Líder/DPVAT.....	17
1.11.5 Atual capilaridade dos URVs .....	18
1.11.6 Distribuição territorial das indústrias do aço .....	19
1.11.7 Programa CARS - EUA .....	19
1.11.8 Programa União Europeia .....	19
1.11.9 Fluxo Holanda .....	20
2 PROPOSTAS DA CNT PARA A DINAMIZAÇÃO DO SETOR DE TRANSPORTE E LOGÍSTICA BRASILEIRO 2015-2018 .....	21
2.1 PROPOSTAS PARA A DINAMIZAÇÃO DA INFRAESTRUTURA DO TRANSPORTE BRASILEIRO .....	22
2.2 PROPOSTAS PARA A DINAMIZAÇÃO DO MODAL RODOVIÁRIO BRASILEIRO.....	24
2.3 PROPOSTAS PARA A DINAMIZAÇÃO DO MODAL FERROVIÁRIO BRASILEIRO.....	26
2.4 PROPOSTAS PARA A DINAMIZAÇÃO DO MODAL AQUAVIÁRIO BRASILEIRO.....	28

2.5	PROPOSTAS PARA A DINAMIZAÇÃO DO MODAL AÉREO BRASILEIRO.....	31
2.6	PROPOSTAS PARA A DINAMIZAÇÃO DA MOBILIDADE URBANA BRASILEIRA.....	33
2.7	PROPOSTAS PARA A DINAMIZAÇÃO DOS TERMINAIS DE CARGA BRASILEIROS.....	36
2.8	PROPOSTAS PARA O MEIO AMBIENTE.....	38
2.8.1	Licenciamento ambiental.....	38
2.8.2	Renovação de frota.....	39
2.8.3	Cadastro técnico federal (CTF)/ taxa de controle e fiscalização ambiental (TCFA).....	39
2.8.4	Logística reversa .....	39
2.9	PROPOSTAS PARA O FORTALECIMENTO DOS PILARES PARA O DESENVOLVIMENTO.....	40
2.9.1	Planejamento .....	40
2.10	DESBUROCRATIZAÇÃO .....	41
2.11	INVESTIMENTO PRIVADO EM INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E LOGÍSTICA.....	41
2.12	GESTÃO EFICIENTE.....	42
2.13	TRIBUTAÇÃO .....	42
3	RECUPERAÇÃO ECONÔMICA E GERAÇÃO DE EMPREGO .....	43
3.1	REFORMA TRIBUTÁRIA .....	44
3.2	REFORMA TRABALHISTA .....	45
3.3	REFORMA PREVIDENCIÁRIA .....	46
3.4	RESTRUTURAÇÃO E TRANSFORMAÇÃO NA GESTÃO DE GOVERNO .....	47
3.5	REFORMA POLÍTICA .....	48



*1 PROGRAMA DE  
SUSTENTABILIDADE  
VEICULAR*

## 1.1 ENTIDADES PARTICIPANTES

Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Motonetas, Bicicletas e Similares - ABRACICLO	Marcos Z. Fermanian
Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores - ANFAVEA	Luiz Moan Yabiku Junior
Associação Nacional dos Fabricantes de Implementos Rodoviários - ANFIR	Alcides Geraldês Braga
Confederação Nacional dos Metalúrgicos - CNM/CUT	Paulo Cayres
Confederação Nacional dos Trabalhadores Metalúrgicos - CNTM/Força Sindical	Miguel Eduardo Torres
Confederação Nacional do Transporte - CNT	Clésio Soares de Andrade
Federação Nacional da Distribuição de Veículos Automotores - FENABRAVE	Alarico Assumpção Júnior
Federação Nacional das Associações dos Revendedores de Veículos Automotores - FENAUTO	Ilídio Gonçalves dos Santos
Federação das Empresas de Transporte de Carga do Estado de São Paulo - FETCESP	Flavio Benatti
Instituto Aço Brasil - IABr	Marco Polo de Mello Lopes
Instituto Nacional das Empresas de Preparação de Sucata Não Ferrosa e de Ferro e Aço - INESFA	Marcos Sampaio da Fonseca
NTC & Logística - Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística	José Hélio Fernandes
Operadores Logísticos - Transporte de Veículos	Vittorio Medioli
Sindicato Interestadual da Indústria de Materiais e Equipamentos Ferroviários e Rodoviários - SIMEFRE	José Antonio Fernandes Martins
Sindicato Nacional dos Cegonheiros	José Ronaldo Marques da Silva
Sindicato do Comércio Atacadista de Sucata Ferrosa e Não Ferrosa do Estado de São Paulo - SINDINESFA	Valentin Aparício Escamilla
Sindicato Nacional da Indústria de Componentes para Veículos Automotores - SINDIPEÇAS	Paulo Roberto Rodrigues Butori
Sindicato dos Transp. Autônomos e Congêneres de MG e Micro-Empresas em Transporte de Automóveis - SINTRAUTO	Carlos Roesel
Sindicato dos Metalúrgicos do ABC - SMABC	Rafael Marques



## 1.2 OBJETIVO

Instituir política estrutural de caráter ambiental para promover a contínua renovação e reciclagem da frota automotiva brasileira, por meio da criação de seguro para a sustentabilidade veicular.

## 1.3 IMPACTOS SOCIOECONÔMICOS E AMBIENTAIS

O Programa de Sustentabilidade Veicular, já em 2016, poderá contribuir com os seguintes impactos:

- PIB: contribuição para crescimento de 1,3%\*.
- Empregos: 285 mil\* empregos a mais na cadeia produtiva.
- Tributos: R\$ 18 bilhões\* de geração de impostos.
- Redução do consumo de combustível, em mil litros por ano:

	<b>Leves</b> (563 mil veíc.)	<b>Pesados</b> (62 mil veíc.)	<b>Total</b>
Redução	-334.456	-149.997	-484.453
Var. (%)	-27%	-10%	-18%

- Redução de emissões, em mil toneladas por ano:

	<b>CO</b>	<b>HC</b>	<b>NOx</b>	<b>MP*</b>
Redução	-244.475	-24.337	-77.089	-3.502.530
Var. (%)	-94%	-95%	-88%	-95%

\* Emissões de material particulado dos veículos pesados.

\*Sujeitos a análises adicionais.

## 1.4 COMPARATIVO MUNDO VS. BRASIL

<b>MUNDO</b>	<b>BRASIL</b>
Veículos de 10/15 anos.	Veículos de 20/30 anos, sujeito a revisões conforme o programa evolui, de acordo com a idade.
Foco em reaproveitamento das peças usadas no centro de desmontagem.	Foco na fragmentação e reúso das matérias-primas, e não das peças.
Receita com venda de peças usadas por carro recuperado.	Receita com venda da sucata.

## 1.5 BENEFÍCIOS ESPERADOS

A renovação da frota de autoveículos trará importantes impactos socioambientais, econômicos e de saúde pública:

- Redução das emissões de poluentes atmosféricos.
- Resíduos sólidos: descarte e reciclagem apropriada para os materiais provenientes da desmontagem de veículos.
- Fomento aos ganhos sociais com a atividade de reciclagem.
- Maior conforto e melhoria das condições de trabalho dos caminhoneiros.
- Redução de acidentes e seus custos diretos e indiretos sobre a saúde pública.
- Controle de zoonoses em zonas urbanas e rurais (como a dengue).
- Pátios públicos: alívio de custos e espaço físico:
  - Segundo dados apresentados pela FENSEG, em reunião da Comissão de Viação e Transporte da Câmara, há 2 milhões de veículos apreendidos, compreendendo veículos completos e carcaças.
- Economia de combustíveis via maior eficiência energética.
- Possibilidade de otimização do uso das “cegonhas” por meio do frete retorno ou de utilização de outros meios de transporte.

## 1.6 IMPLEMENTAÇÃO - RECURSOS

- Criação do Seguro para Sustentabilidade Veicular (SSV):
  - Valor fixo por categoria de veículo, nos moldes do DPVAT.
  - Condição para licenciar o veículo.
- Criação do Fundo para Sustentabilidade Veicular (FSV), responsável pelo dispêndio dos recursos provenientes do SSV.
  - Geração de carta de crédito ao consumidor para a compra de veículo seminovo ou novo:
    - » Veículos de pátios, sejam completos ou carcaças.
    - » Veículos Leves > 20/30 anos (obs.: com prioridade para os de idade mais elevada, e detalhamentos de acordo com normas estabelecidas pelo Conselho Gestor).
    - » Veículos Pesados >20/30 anos (obs.: com prioridade para os de idade mais elevada, e detalhamentos de acordo com normas estabelecidas pelo Conselho Gestor).
- Carta de crédito somente será monetizada na aquisição de um veículo novo.
- Complementação, se necessário, de custos com a operacionalização do processo.

### 1.6.1 Implementação - Fundo de Sustentabilidade Veicular - Principais condições de operação e responsabilidades do conselho gestor

- Fundo depositado na Caixa Econômica Federal ou Banco do Brasil.
- Conselho Gestor:
  - Governo, Setor Privado e Entidades dos Trabalhadores.
- Criação da empresa operacional SSV:
  - Estabelece valores do Seguro e da Carta de Crédito.
  - Define medidas antifraude e mecanismos para a fiscalização da autenticidade das Cartas de Crédito.
  - Especifica critérios de elegibilidade dos veículos:
- Idade/ano de fabricação.
- Caracterização do conceito de carcaça/veículo em fim de vida:
  - Aquisição de veículos, inclusive carcaças, das Prefeituras Municipais e dos Governos Estaduais e do Distrito Federal, com a possibilidade de agregação das Cartas de Crédito para compra de veículos para frota pública.

### 1.6.2 Implementação - Marco regulatório

#### LEGISLAÇÃO VIGENTE

- Pátios Públicos:
  - Lei 13.160 de 25 de agosto de 2015 instituiu que veículos apreendidos ou removidos a qualquer título podem ser destinados para leilão se não reclamados por seu proprietário dentro do prazo de 60 dias.
  - Previsão de leilões e processo de encaminhamento para reciclagem:
- Veículos sem condições de rodagem = desmonte como carcaça.
- Veículos com condições de rodagem = três etapas para destinação:
  - Leilão com lance mínimo de acordo com a avaliação.
  - Leilão com lance mínimo equivalente ao valor da carta de crédito prevista para a categoria.
  - Encaminhamento para reciclagem.

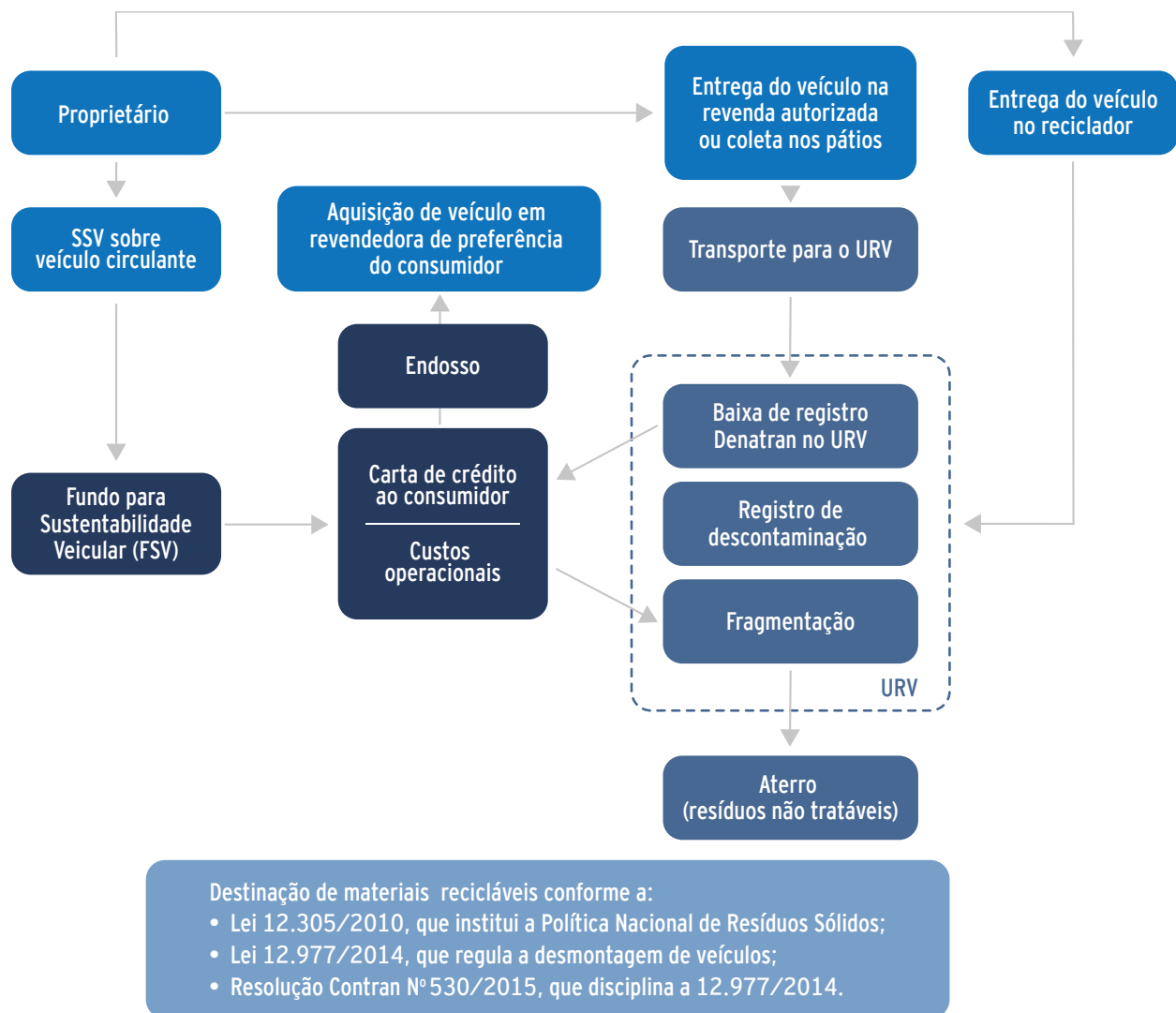
#### LEGISLAÇÃO A IMPLEMENTAR

- Edição de legislação criando o SSV e critérios básicos de funcionamento.
- Multas e impostos: responsabilização direta sobre o CPF/CNPJ do proprietário.

### 1.6.3 Implementação - Unidades de Reciclagem Veicular - URV - Estrutura física, arranjo comercial e responsabilidades

- Credenciamento das URVs, garantindo segurança jurídica, em especial para a baixa dos veículos e a emissão de certificados:
  - Todos os recicladores participam do processo, conforme regulamentação.
  - Possibilidade de formação de condomínio industrial para o reaproveitamento, incluindo cooperativas de reciclagem.
  - Auditoria de procedimentos.
  - Postos avançados/estrutura para baixa do veículo (Detran) e demais instituições para fiscalização das atividades e emissão de certificados (ex.: Ibama, Sec. de Meio Ambiente).
- É indispensável o atendimento aos requisitos técnicos, ambientais e regulamentares:
  - Lei 12.305/2010 (Política Nacional de Resíduos Sólidos);
  - Lei 12.977/2014 (Lei do Desmonte);
  - Resolução Contran Nº 530/2015.
- Possibilidade de coleta e transporte dos recicláveis junto às revendas autorizadas e pátios públicos, com prazo de retirada de 21 dias a contar da notificação.
- Possibilidade de entrega direta do veículo nas URVs.
- Após ingresso na URV, prazo de 21 dias para a destruição do veículo.

## 1.7 FLUXOGRAMA - APLICAÇÃO DOS RECURSOS



## 1.8 ESPECIFICIDADES DO MERCADO DE CAMINHÕES

- Participação da empresa Encaminhadora:
  - Compra do veículo do proprietário original e encaminhamento para sucateamento, garantindo acesso ao crédito.
- Renova-Caminhão - Linha de crédito BNDES específica:
  - Baseada no arcabouço do Finame.
  - Prazo de até 120 meses, com carência de 6 meses e taxa diferenciada.
- Condições desejáveis para facilitar operações com caminhões:
  - Crédito "Consignado" vinculado às receitas do cartão frete.
  - Débito automático no cartão frete da parcela do financiamento.
  - Criação de um fundo garantidor de crédito com recursos oriundos do Sistema de Pagamento Eletrônico de Frete para complementar garantias das operações de financiamento.

## 1.9 FROTA CIRCULANTE

### FROTA CIRCULANTE DE AUTOVEÍCULOS – 2014 (por ano de fabricação)

BRASIL					
	Automóveis	Com. Leves	Caminhões*	Ônibus	Total
Anterior a 1985	640.005	203.055	227.982	10.010	1.081.052
1985 – 1989	525.303	160779	61939	10527	758548
1990 - 1994	1.248.460	293.778	66.200	23.626	1.632.063
1995 - 1999	3.345.176	578.829	117.324	42.125	4.083.454
2000 - 2004	4.545.605	549.366	195.720	66.917	5.357.608
2005 - 2009	9.226.230	1.070.659	237.282	102.076	10.636.247
2010 - 2014	14.478.975	2.346.677	376.125	151.307	17.353.083
<b>Total Geral</b>	<b>34.009.753</b>	<b>5.203.142</b>	<b>1.282.572</b>	<b>406.587</b>	<b>40.902.054</b>

Elaboração: ANFAVEA

\* Compatível com Frota RNTRC utilizada no projeto do Programa Nacional de Renovação da Frota de Caminhões.

## 1.10 EQUILÍBRIO FINANCEIRO

PROPOSTA	FROTA 2014		SSV		CRÉDITO		RECICLAGEM 1º ANO		ARRECADÇÃO		CUSTOS (OPERACIONAIS / LOGÍSTICOS / IMPOSTOS / RESERVA TÉCNICA)		TOTAL		SALDO OPERAÇÃO
	Unidades	R\$	Unidades	R\$	Unidades	R\$	Unidades	R\$	Unidades	R\$	R\$	R\$	TOTAL CRÉDITO		
AUTOMÓVEIS 1.0	15.431.190	150	150	7.500	1.490	2.314.678.500	231.467.850	11.175.000	2.072.035.650						
AUTOMÓVEIS > 1.0	18.578.563	250	250	7.500	531.483	4.644.640.750	464.464.075	3.986.122.500	194.054.175						
COMERCIAIS LEVES	5.203.142	250	250	10.000	30.454	1.300.785.500	130.078.550	304.540.000	866.166.950						
CAMINHÕES ATÉ MÉDIO	608.960	150	150	30.000	27.365	91.344.000	9.134.400	820.950.000	-738.740.400						
CAMINHÕES > MÉDIOS	673.612	150	150	40.000	30.271	101.041.800	10.104.180	1.210.840.000	-1.119.902.380						
ÔNIBUS	406.587	150	150	40.000	4.557	60.988.050	6.098.805	182.280.000	-127.390.755						
<b>SUBTOTAL</b>	<b>40.902.054</b>				<b>625.620</b>	<b>8.513.478.600</b>	<b>851.347.860</b>	<b>6.515.907.500</b>	<b>1.146.223.240</b>						
IMPLEMENTOS RODOVIÁRIOS	1.310.744	150	150	15.000	20.759	196.611.600	19.661.160	311.385.000							
MOTOS	13.468.113	50	50	2.000	481.758	673.405.650	67.340.565	963.516.000	-357.450.915						
CARCAÇAS				1.000	650.000			650.000.000	-650.000.000						
<b>TOTAL</b>	<b>55.680.911</b>				<b>1.778.137</b>	<b>9.383.495.850</b>	<b>938.349.585</b>	<b>8.440.808.500</b>	<b>4.337.765</b>						

Notas:

- Custos serão reavaliados de acordo com o andamento do Programa.
- Veículos de 20/30 anos, sujeito a revisões conforme o programa evolui, de acordo com a idade.

## 1.11 ANEXOS

### 1.11.1 Frota registrada - Unidades por ano de fabricação

Unidades por ano de fabricação							
Ano de fabricação	Automóveis	Comerciais leves	Caminhões	Caminhões semileves, leves e médios	Caminhões semipesados e pesados	Ônibus	Total
Anterior a 1970	332.064	55.325	80.328	71.563	8.765	4.237	552.282
1970	96.346	10.996	16.928	15.825	1.103	818	142.016
1971	132.499	14.055	19.508	17.994	1.514	1.012	186.582
1972	208.783	20.929	27.807	25.953	1.854	1.226	286.552
1973	232.809	32.544	38.550	35.759	2.791	2.281	344.734
1974	325.289	39.929	44.466	40.184	4.282	2.888	457.038
1975	353.521	40.474	50.788	44.707	6.081	3.284	498.855
1976	425.044	47.114	55.901	48.595	7.306	4.587	588.547
1977	399.283	34.356	66.060	58.738	7.322	5.824	571.583
1978	496.754	40.134	68.210	62.369	5.841	6.486	679.794
1979	553.955	51.990	69.234	63.449	5.785	6.770	751.183
1980	558.265	53.407	67.942	61.213	6.729	8.313	755.869
1981	384.039	45.810	56.208	50.666	5.542	7.327	549.592
1982	429.284	59.219	39.040	34.657	4.383	7.526	574.109
1983	526.864	61.446	31.507	27.436	4.071	5.928	657.252
1984	480.773	74.790	39.858	34.540	5.318	5.230	640.509
1985	563.817	79.136	54.211	46.974	7.237	6.564	757.939
1986	659.604	99.532	73.665	63.434	10.231	9.239	915.705
1987	395.476	83.253	55.249	46.395	8.854	9.326	598.553
1988	521.913	99.768	53.689	43.842	9.847	11.762	740.821
1989	556.539	116.801	47.985	38.417	9.568	10.399	779.709
1990	535.784	112.811	43.569	33.526	10.043	10.389	746.122
1991	596.055	115.114	43.419	33.586	9.833	16.875	814.882
1992	594.211	114.814	24.557	16.516	8.041	14.624	772.763
1993	927.919	167.423	38.433	24.477	13.956	11.896	1.184.104
1994	1.165.453	196.473	54.258	34.637	19.621	11.485	1.481.927
1995	1.395.818	238.822	73.381	49.305	24.076	18.159	1.799.561
1996	1.428.999	232.321	41.389	28.025	13.364	15.487	1.759.585
1997	1.642.077	272.019	61.045	41.276	19.769	14.959	2.051.145
1998	1.234.182	209.392	58.423	40.930	17.493	15.871	1.576.291
1999	1.012.690	142.160	52.098	38.263	13.835	10.482	1.269.528
2000	1.226.102	190.657	66.919	47.639	19.280	16.908	1.567.505
2001	1.327.664	186.059	72.162	42.793	29.369	16.204	1.674.251
2002	1.241.559	143.771	63.894	35.441	28.453	16.384	1.529.502
2003	1.136.252	121.398	67.209	32.475	34.734	17.501	1.409.569
2004	1.361.058	172.038	83.879	35.857	48.022	15.451	1.716.305
2005	1.445.810	179.233	83.142	36.885	46.257	16.181	1.807.508



Unidades por ano de fabricação							
Ano de fabricação	Automóveis	Comerciais leves	Caminhões	Caminhões semileves, leves e médios	Caminhões semipesados e pesados	Ônibus	Total
2006	1.647.498	200.298	72.233	34.585	37.648	19.331	2.011.593
2007	2.114.172	266.906	97.215	41.757	55.458	23.856	2.599.364
2008	2.448.934	343.100	131.363	49.620	81.743	28.250	3.083.010
2009	2.689.491	373.540	110.908	44.362	66.546	23.811	3.308.658
2010	2.909.697	494.273	172.055	60.908	111.147	30.716	3.778.796
2011	3.019.114	555.738	202.662	71.979	130.683	41.720	4.021.896
2012	3.030.894	503.819	110.515	41.090	69.425	26.132	3.781.875
2013	3.086.112	546.489	157.817	51.812	106.005	30.033	3.978.268
2014	2.299.399	432.762	91.042	29.490	61.552	15.827	2.930.072
<b>Total Geral</b>	<b>50.149.865</b>	<b>7.672.438</b>	<b>3.130.721</b>	<b>1.929.948</b>	<b>1.200.773</b>	<b>599.559</b>	<b>64.683.304</b>

Elaboração: Anfavea. Fonte: Renavam

### 1.1.2 Frota circulante

Unidades por ano de fabricação							
Ano de fabricação	Automóveis	Comerciais leves	Caminhões	Caminhões semileves, leves e médios	Caminhões semipesados e pesados	Ônibus	Total
Anterior a 1970	23.622	20.117	18.891	16.830	2.061	662	63.292
1970	8.151	4.476	2.354	2.200	153	110	15.090
1971	11.817	4.986	2.594	2.392	201	131	19.528
1972	15.336	7.018	3.874	3.615	258	145	26.373
1973	20.797	9.678	5.567	5.164	403	249	36.291
1974	26.889	11.382	6.844	6.185	659	316	45.430
1975	31.202	12.696	7.466	6.572	894	446	51.811
1976	36.739	13.668	8.920	7.754	1.166	622	59.949
1977	40.029	9.574	11.953	10.628	1.325	772	62.327
1978	52.961	11.982	11.620	10.625	995	860	77.423
1979	61.859	14.886	12.880	11.804	1.076	945	90.570
1980	66.605	15.536	14.880	13.407	1.474	1.069	98.090
1981	42.224	12.265	11.261	10.151	1.110	960	66.710
1982	58.932	16.576	9.194	8.161	1.032	950	85.651
1983	72.142	16.413	8.515	7.415	1.100	875	97.944
1984	70.701	21.802	11.654	10.099	1.555	898	105.054
1985	89.590	23.832	16.659	14.435	2.224	1.202	131.284
1986	112.119	29.262	23.634	20.352	3.282	1.605	166.620
1987	76.675	28.228	20.337	17.078	3.259	2.133	127.374
1988	115.759	36.198	21.663	17.690	3.973	3.075	176.695
1989	131.159	43.259	20.732	16.599	4.134	2.511	197.661
1990	136.988	43.316	19.334	14.877	4.457	2.977	202.615

Unidades por ano de fabricação							
Ano de fabricação	Automóveis	Comerciais leves	Caminhões	Caminhões semileves, leves e médios	Caminhões semipesados e pesados	Ônibus	Total
1991	171.816	46.617	21.033	16.270	4.763	5.529	244.996
1992	188.855	48.230	14.058	9.455	4.603	4.980	256.122
1993	316.429	70.289	22.625	14.409	8.216	4.574	413.918
1994	434.372	85.326	33.062	21.105	11.956	5.566	558.325
1995	594.830	109.457	39.567	26.586	12.982	8.416	752.271
1996	656.913	119.613	30.134	20.404	9.730	8.212	814.871
1997	804.860	138.590	41.501	28.061	13.440	8.548	993.499
1998	678.500	119.907	41.897	29.352	12.545	9.804	850.108
1999	610.073	91.261	42.050	30.884	11.166	7.145	750.530
2000	763.536	119.383	59.721	42.515	17.206	11.896	954.536
2001	894.312	121.336	65.601	38.903	26.698	12.894	1.094.144
2002	898.400	100.777	60.286	33.440	26.846	13.284	1.072.747
2003	929.991	90.225	61.968	29.943	32.026	13.377	1.095.562
2004	1.059.365	117.645	77.971	33.331	44.640	15.465	1.270.446
2005	1.213.290	133.899	77.195	34.247	42.948	13.860	1.438.244
2006	1.430.911	153.650	74.516	35.678	38.838	18.183	1.677.261
2007	1.889.027	203.596	97.424	41.847	55.577	21.850	2.211.897
2008	2.178.844	271.050	121.442	45.873	75.569	26.061	2.597.396
2009	2.514.158	308.462	109.412	43.764	65.648	22.123	2.954.155
2010	2.761.824	409.648	157.405	55.722	101.683	28.019	3.356.895
2011	2.839.846	465.069	172.715	61.343	111.372	34.344	3.511.974
2012	3.074.986	469.999	139.121	51.726	87.395	28.630	3.712.736
2013	3.018.464	497.179	154.554	50.741	103.814	32.855	3.703.051
2014	2.783.855	504.782	137.052	44.393	92.659	27.459	3.453.148
<b>Total Geral</b>	<b>34.009.753</b>	<b>5.203.142</b>	<b>2.123.133</b>	<b>1.074.021</b>	<b>1.049.112</b>	<b>406.587</b>	<b>41.742.615</b>

Elaboração e cálculos: Anfavea. Fonte: Renavam.

Observações:

Dados para caminhões conforme estimativa de frota circulante ANFAVEA.

Há diferenças conceituais em relação aos dados RNTRC.

Principais conceitos adotados pela ANFAVEA:

- Curva de sobrevivência;
- Considera frota própria.

Vale observar que RNTRC está evoluindo para o registro dos veículos de frota própria.

### 1.11.3 Valor da sucata

Valores estimados com base na inflação

- Valor base: R\$ 100/t ao final de 1999

Índice de inflação	Caminhão (10t)	Veículo Leve (1,2T)
IGP-10	3.378,41	405,41
IGP-M	3.292,59	395,11

Índice de inflação	Caminhão (10t)	Veículo Leve (1,2T)
IGP-DI	3.313,58	397,63
IPA-DI	3.633,61	436,03
IPC-DI	2.623,12	314,77
INCC-DI	3.470,30	416,44
IPCA-15	2.747,31	329,68
IPCA	2.734,06	328,09
INPC	2.821,39	338,57
IPC-FIPE	2.423,55	290,83

Coleta em out/2015.

- Caminhões: R\$ 2.000
- Veículos Leves: R\$ 300

#### 1.11.4 Resultado 2014 - Seguradora Líder/DPVAT

Ano 2014		
Prêmios arrecadados e sua distribuição	R\$ milhões	%
Arrecadação bruta	R\$ 8.468,1	100,0%
Repasses à União obrigatórios por lei:	R\$ (4.234,6)	-50%
Sistema Único de Saúde - SUS	R\$ (3.811,1)	-45%
Departamento Nacional de Trânsito - DENATRAN	R\$ (423,5)	-5,0%
<b>Total dos prêmios arrecadados para a operação do Seguro DPVAT</b>	<b>R\$ 4.233,5</b>	<b>50%</b>
Despesas com pagamentos de indenizações às vítimas de acidentes	R\$ (3.897,1)	-46%
Constituição de provisões técnicas para pagamentos de indenizações	R\$ (569,7)	-6,7%
Despesas de corretagem (Resolução CNSP nº 305/2013)	R\$ (265,7)	-0,7%
Despesas administrativas e outras receitas / Despesas operacionais	R\$ (265,7)	-3,1%

Ano 2014		
Prêmios arrecadados e sua distribuição	R\$ milhões	%
Despesas com PIS e COFINS	R\$ (74,0)	-0,9%
<b>Resultado operacional</b>	<b>R\$ (633,1)</b>	<b>-7,5</b>
Resgate de provisões técnicas para pagamento de indenizações	R\$ 802,1	9,5%
Imposto de Renda e Contribuição Social	R\$ (67,6)	-0,8%
<b>Resultado das consorciadas líquido de impostos e contribuições</b>	<b>R\$ 101,4</b>	<b>1,2%</b>

Fonte: <http://www.seguradoralider.com.br/SiteAssets/sitepages/demonstracoes-financeiras/exercicio-2014.pdf>

### 1.11.5 Atual capilaridade dos URVs

- Distribuição Territorial do Comércio Atacadista de Sucatas:

**Captação de veículos/carcaças pelos sucateadores aumenta capilaridade e minimiza os custos, em especial, quando se otimiza a utilização das rotas dos “cegonheiros”.**



#### Vermelho Cidades com associadas Inesfa/Sindinesfa

Maceió/AL	Guarulhos/SP
Manaus/AM	Itu/SP
Contagem/MG	Jundiaí/SP
Araucária/PR	Mauá/SP
São José dos Pinhais/PR	Mogi-Guaçu/SP
Barra Mansa/RJ	Osasco/SP
Benfica/RJ	Pindamonhangaba/SP
Mesquita/RJ	Piracicaba/SP
Nova Iguaçu/RJ	Santo André/SP
Resende/RJ	Santos/SP
São Gonçalo/RJ	São Bernardo do Campo/SP
Joinville/SC	São Caetano do Sul/SP
Garuva/SC	São João da Boa Vista/SP
Campinas/SP	São José do Rio Preto/SP
Caraguatatuba/SP	São Paulo/SP
Carapicuíba/SP	Sorocaba/SP
Diadema/SP	Taubaté/SP

#### Azul Estados com quantidade expressiva de sucateiros

Goiás  
Minas Gerais  
Paraná  
Rio Grande do Sul

Fonte: Inesfa/Sindinesfa.

### 1.11.6 Distribuição territorial das indústrias do aço

Ampla distribuição geográfica da indústria do aço contribui para minimizar custos de transporte.



Fonte: Instituto Aço Brasil.

### 1.11.7 Programa CARS - EUA

O Governo norte-americano em parceria com a Associação dos Recicladores geriram o programa CARS (*Car Allowance Rebate System*), com o objetivo de incentivar a substituição dos veículos antigos por veículos novos mais eficientes.

- No período de 1º de julho de 2009 a 1º de novembro de 2009, registrou-se:
  - Aumento de vendas: 14,6%.
  - Economia de combustível total: 4,6%.
  - Valor de bônus na compra de um veículo novo: US\$ 3.500,00 a US\$ 4.500,00.
  - Subsídio do Governo: US\$ 2.000,00 por carro sucateado.

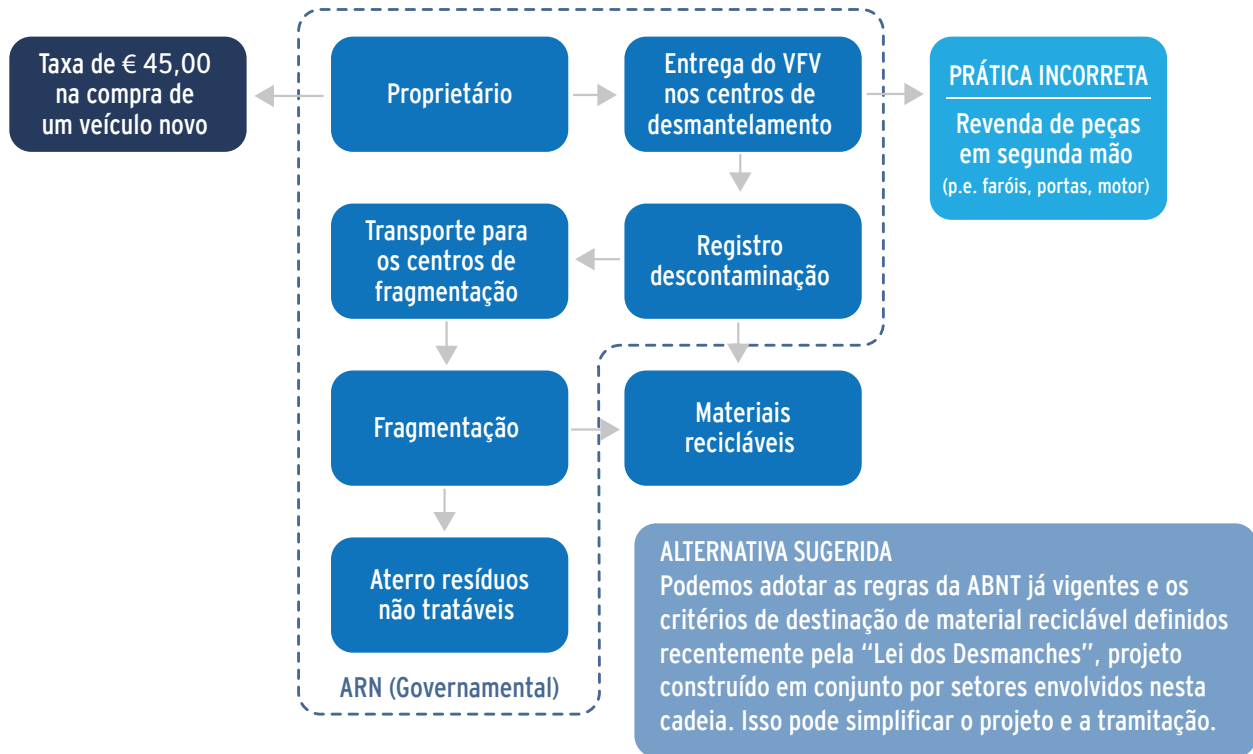
### 1.11.8 Programa União Europeia

Desde o ano 2000, a Diretriz ELV europeia determina metas para o descarte correto de veículos que geram de 7 a 8 milhões de toneladas de lixo resultando em:

- Aumento de 85% para 95% de aproveitamento do peso de materiais do veículo em reuso ou reciclagem.

- Incentivou-se a declaração de veículos fim de vida (prazo de validade) determinando limitações, taxas e impostos extraordinários.
- Criação de fundos para renovação.

### 1.11.9 Fluxo Holanda





*2 PROPOSTAS DA CNT PARA  
A DINAMIZAÇÃO DO SETOR  
DE TRANSPORTE E LOGÍSTICA  
BRASILEIRO 2015-2018*

## 2.1 PROPOSTAS PARA A DINAMIZAÇÃO DA INFRAESTRUTURA DO TRANSPORTE BRASILEIRO

O setor de transporte e logística é um dos elementos primordiais no desenvolvimento de um país. Entretanto, no Brasil, por diversos anos, a infraestrutura e os serviços de transporte e logística foram considerados como parte secundária nas políticas públicas brasileiras.

É essencial que se busque solucionar os problemas do transporte, para que o setor deixe de representar um fator limitador e volte a atuar como catalisador do crescimento econômico brasileiro.

### PROBLEMAS IDENTIFICADOS PELA CNT

1. Baixa densidade da malha.
2. Ineficiência na integração entre os modais.
3. Baixa qualidade da infraestrutura disponível.
4. Falta de visão sistêmica do transporte no país.
5. Falta de recursos e baixa capacidade de investimento do Estado.
6. Carência de projetos executivos de qualidade.
7. Processos licitatórios complexos e longos.
8. Inexistência de uma política setorial de transporte única que defina objetivos e metas para o setor.
9. Elevado número de instituições públicas relacionadas ao setor de transporte, com sobreposição de atribuições.
10. Excesso de documentos exigidos para a operação da atividade transportadora.
11. Elevada carga tributária.

### SOLUÇÕES PROPOSTAS

1. Criar um Conselho Gestor com autonomia para aprovar projetos de infraestrutura (e outros), composto de representantes das áreas técnica, ambiental e política, com prazo determinado para análise e aprovação.
2. Utilizar o **Plano CNT de Transporte e Logística** como referência na definição de projetos prioritários do setor de transporte brasileiro.
3. Facilitar e apoiar o investimento privado, nacional e estrangeiro, em obras de infraestrutura de transporte.
4. Garantir a segurança jurídica.
5. Implantar o projeto de renovação e sucateamento de frota.



6. Desenvolver um Plano Nacional de Transporte integrado, de longo prazo, com a definição de cronograma de desembolsos financeiros e execução física de obras com a previsão de revisão periódica para discussões de ajustes necessários.
7. Assegurar ao setor produtivo maior participação nos processos decisórios relacionados à infraestrutura de transporte.
8. Promover a utilização do **MIP (Manifestação de Interesse da Iniciativa Privada)** na estruturação de obras, projetos, estudos e levantamentos voltados à concessão de infraestrutura de transporte.
9. Definir clara e objetivamente as competências de cada instituição envolvida no processo decisório do transporte, para que não haja duplicidade de esforços e seja facilitado o diálogo entre instituições, investidores e transportadores.
10. Desembaraçar o processo de financiamento para o setor produtivo, com destaque para bancos públicos, de forma a elevar o nível de investimento no país.
11. Garantir a estabilidade jurídica dos contratos vigentes e dos futuros com a manutenção dos termos acordados.
12. Padronizar editais e contratos de concessão.
13. Desenvolver e manter um banco de projetos básicos e executivos de qualidade com o investimento em estudos e em análises de viabilidade dos projetos, respeitando prazos.
14. Ampliar as modalidades de licitação para todos os tipos de infraestrutura de transporte.
15. Simplificar a legislação tributária com a redução da burocracia.

### GARGALOS FÍSICOS

Para a solução dos entraves físicos, são necessários investimentos em adequação e expansão da infraestrutura de transporte de R\$ 987,18 bilhões.

Investimentos necessários em infraestrutura de transporte – Brasil, 2014		
Tipo de infraestrutura	Nº de projetos	Investimento (R\$ bilhão)
<b>Total</b>	<b>2.045</b>	<b>987,18</b>
Rodoviária	618	293,88
Ferrovária	213	281,70
Navegação Interior	107	60,07
Portuária	261	61,02
Aeroportuária	200	24,90
Terminais	303	25,86
Mobilidade Urbana	343	239,75

Fonte: Plano CNT de Transporte e Logística 2014

## 2.2 PROPOSTAS PARA A DINAMIZAÇÃO DO MODAL RODOVIÁRIO BRASILEIRO

O modal rodoviário tem participação predominante na matriz de transporte de cargas e de passageiros no Brasil. No transporte de cargas, é responsável por cerca de 61% dos deslocamentos e, no de passageiros, representa aproximadamente 96% da matriz. Apesar de sua preponderância, a densidade dessa infraestrutura no Brasil é inferior àquela observada em outros países.

### PROBLEMAS IDENTIFICADOS PELA CNT

1. **Infraestrutura:** baixa densidade da malha (km de malha rodoviária/área do país em km<sup>2</sup>); baixa integração com os demais modais; reduzida extensão de pistas duplas; e má qualidade das rodovias.
2. **Gestão:** projetos executivos deficientes e inadequada manutenção da infraestrutura.

### SOLUÇÕES PROPOSTAS

#### GARGALOS FÍSICOS

Para a solução dos entraves físicos, são necessários investimentos em adequação e expansão da infraestrutura de transporte de R\$ 293,88 bilhões.

Investimentos necessários em infraestrutura rodoviária – Brasil, 2014		
Tipo de infraestrutura	Nº de projetos	Investimento (R\$ bilhão)
Total	618	293,88
Adequação de Rodovia	187	10,17
Duplicação de Rodovia	74	137,13
Recuperação do Pavimento de Rodovia	175	48,25
Construção de Rodovia	85	47,33
Pavimentação de Rodovia	97	51,00

Fonte: Plano CNT de Transporte e Logística 2014.

#### GARGALOS INSTITUCIONAIS

1. Investir na elaboração de projetos executivos de qualidade.
2. Realizar a manutenção da malha de forma mais eficiente.

## PROJETOS DE DESTAQUE



## Investimento em infraestrutura rodoviária – Projetos de destaque – Brasil, 2014

1	Duplicação da BR-116 entre Pacajus (CE) e Pelotas (RS)
2	Duplicação da BR-153 entre Wanderlândia (TO) e Erechim (RS)
3	Duplicação da BR-101 entre Novo Lino (AL) e Caraguatatuba (SP)
4	Duplicação da BR-070 entre Cuiabá (MT) e Águas Lindas (GO)
5	Construção e pavimentação da BR-242 entre Sorriso (MT) e Taguatinga (TO)
6	Duplicação da BR-242 entre Barreiras (BA) e Rafael Jambeiro (BA)
7	Duplicação da BR-262 entre Viana (ES) e Uberaba (MG)
8	Duplicação da BR-251 entre Montes Claros (MG) e Cachoeira de Pajeú (MG)
9	Duplicação da BR-470 entre Campos Novos (SC) e Navegantes (SC)
10	Duplicação da BR-135 entre Montes Claros (MG) e Curvelo (MG)

Fonte: Plano CNT de Transporte e Logística 2014.

## BENEFÍCIOS DAS AÇÕES PROPOSTAS

- Aumento da densidade da malha.
- Redução do custo do transporte.
- Diminuição do número de acidentes.
- Ganho de eficiência no deslocamento de passageiros e cargas.

## 2.3 PROPOSTAS PARA A DINAMIZAÇÃO DO MODAL FERROVIÁRIO BRASILEIRO

O modal ferroviário, com características que lhe proporcionam grande eficiência, no transporte de grandes volumes em longas distâncias - compatível com as características físicas e econômicas do país - é um meio de transformação com um importante papel estratégico na composição da matriz. Apesar disso, ele se mostra pouco abrangente no Brasil e carece de significativos e continuados investimentos.

### PROBLEMAS IDENTIFICADOS PELA CNT

1. Infraestrutura: baixa densidade da malha (km de malha férrea/ área do país em km<sup>2</sup>); heterogeneidade das bitolas; baixa integração com os demais modais; e elevado número de invasão de faixas de domínio e de passagens em nível críticas.
2. Marco regulatório: insegurança gerada pela indefinição quanto ao novo modelo de concessões para o modal.
3. Gestão: burocracia relacionada às questões do passivo da RFFSA.

### SOLUÇÕES PROPOSTAS

#### GARGALOS FÍSICOS

Para a solução dos entraves físicos, são necessários investimentos em adequação e expansão da infraestrutura de transporte de R\$ 281,70 bilhões.

Investimentos necessários em infraestrutura ferroviária – Brasil, 2014		
Tipo de infraestrutura	Nº de Projetos	Investimento (R\$ bilhão)
<b>Total</b>	<b>213</b>	<b>281,70</b>
Duplicação de ferrovia	4	2,37
Eliminação de gargalos	59	1,72
Recuperação de ferrovia	36	31,35
Construção de ferrovia	109	157,59
Construção de TAV	5	88,67

Fonte: Plano CNT de Transporte e Logística 2014

## GARGALOS INSTITUCIONAIS

1. Esclarecer para a sociedade, o setor transportador e os potenciais investidores de o formato definitivo dos novos contratos de concessões ferroviárias no país.
2. Harmonizar e centralizar as normas relativas à realização de obras ferroviárias.
3. Reduzir o atual número de interlocutores no processo de inventário da extinta.

## PROJETOS DE DESTAQUE



### Investimento em infraestrutura ferroviária – Projetos de destaque – Brasil, 2014

1	Construção da ferrovia entre Uruaçu (GO) e Campos dos Goytacazes (RJ)
2	Construção da Ferrovia Norte-Sul entre Barcarena (PA) e Porto de Espadarte e Açailândia (MA); e Estrela do Oeste (SP) e Rio Grande (RS)
3	Construção da Ferrovia Transcontinental entre Vilhena (RO) e Rodrigues Alves (AC)
4	Construção da Ferrovia Cuiabá (MT) – Santarém (PA)
5	Construção da Ferrovia de Integração Centro-Oeste entre Comodoro (MT) e Campinorte (GO)

Investimento em infraestrutura ferroviária – Projetos de destaque – Brasil, 2014	
6	Construção do Corredor Ferroviário de Santa Catarina entre Itajaí (SC) e Dionísio Cerqueira (SC)
7	Construção da Ferrovia do Pantanal entre Brasilândia (MS) e Porto Murtinho (MS)
8	Construção da conexão ferroviária Paraná–Mato Grosso do Sul entre Cascavel (PR) e Maracaju (MS)
9	Construção da Ferrovia Rio de Janeiro–Espírito Santo (EF–118)

Fonte: Plano CNT de Transporte e Logística 2014.

## BENEFÍCIOS DAS AÇÕES PROPOSTAS

- Aumento da densidade da malha.
- Modernização da matriz de transporte com maior participação do modal ferroviário.
- Redução do custo logístico.
- Atenuação de acidentes em áreas urbanas.
- Ganho de eficiência para o deslocamento da produção, com destaque para as commodities agrícolas e minerais.

## 2.4 PROPOSTAS PARA A DINAMIZAÇÃO DO MODAL AQUAVIÁRIO BRASILEIRO

No Brasil, o modal aquaviário é constantemente subestimado em seu potencial transportador. Comparativamente aos demais modais, ele possui vantagens que o tornam estratégico no processo de modernização da matriz de transporte do país, sobretudo no deslocamento de cargas de elevada tonelagem e baixo valor agregado.

### PROBLEMAS IDENTIFICADOS PELA CNT

1. **Infraestrutura:** carência de terminais fluviais; limitações de espaço nos terminais e nas retroáreas; falta de manutenção dos canais de acesso e dos berços; insuficiência de acessos terrestres e ausência de eclusas nos principais rios brasileiros.
2. **Marco regulatório:** rigidez da legislação relativa à tripulação; elevado imposto de importação sobre as embarcações; e tributação do combustível.
3. **Gestão:** burocracia relacionada à implantação de novos terminais; duplicidade de documentos exigidos pelas autoridades que atuam nos portos; dificuldade de acesso aos recursos do FMM (Fundo da Marinha Mercante) e reduzido horário de funcionamento dos portos.

## SOLUÇÕES PROPOSTAS

### GARGALOS FÍSICOS

Para a solução dos entraves físicos, são necessários investimentos em adequação e expansão da infraestrutura de transporte de R\$ 121,09 bilhões.

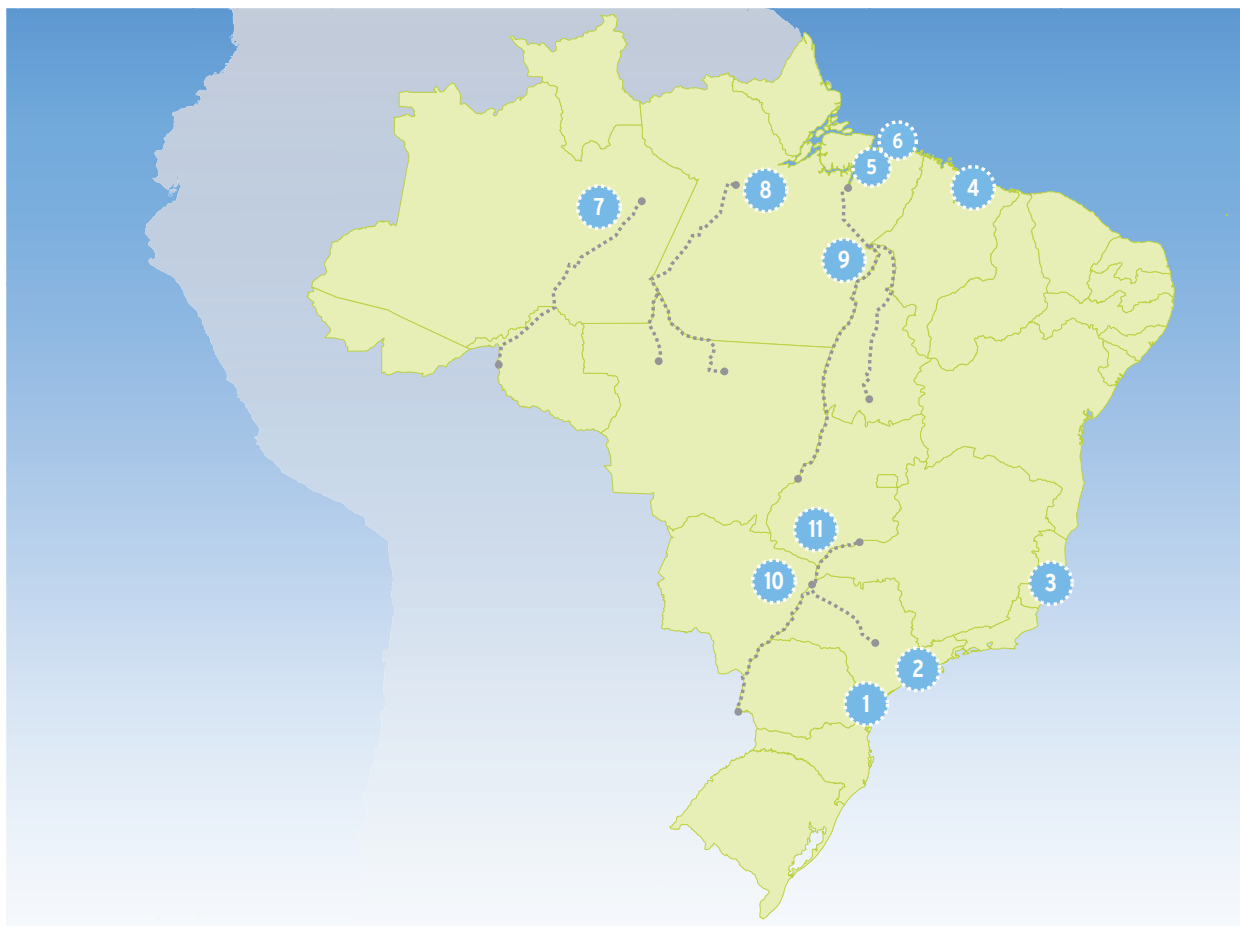
Investimentos necessários em infraestrutura aquaviária – Brasil, 2014		
Tipo de infraestrutura	Nº de Projetos	Investimento (R\$ bilhão)
<b>Total</b>	<b>368</b>	<b>121,09</b>
Acessos terrestres ao porto	36	11,25
Ampliação de profundidade	26	3,06
Área portuária	136	21,03
Construção de porto	63	25,68
Adequação de hidrovia	31	13,70
Dispositivo de transposição	67	42,12
Abertura de canal	9	4,25

Fonte: Plano CNT de Transporte e Logística 2014

### GARGALOS INSTITUCIONAIS

- a. Flexibilizar a legislação para a contratação de tripulantes.
- b. Permitir que o próprio setor forme seus profissionais em centros a serem autorizados pela Marinha do Brasil.
- c. Definir um calendário factível para a realização das licitações para novos arrendamentos portuários.
- d. Instituir alíquota zero para o Imposto de Importação na aquisição de embarcações por EBNs.
- e. Simplificar o processo de avaliação dos pedidos de financiamento de embarcações por EBNs no âmbito do FMM;
- f. Isentar de ICMS, PIS e Cofins o combustível utilizado na navegação interior e de cabotagem, a exemplo do que ocorre com o bunker.
- g. Ampliar o funcionamento dos portos para 24 horas.
- h. Definir o Porto Sem Papel como a única forma de apresentar documentos nos portos brasileiros.
- i. Garantir o uso múltiplo das águas, com a construção de eclusas.
- j. Garantir o atendimento das cotas mínimas à navegação interior.

## PROJETOS DE DESTAQUE



## Investimento em infraestrutura aquaviária – Projetos de destaque – Brasil, 2014

1	Ampliação de cais e pátio de triagem, construção de novos píeres, berços e silos no porto de Paranaguá (PR)
2	Construção de terminais no porto de Santos (SP)
3	Construção de terminais no porto de Vitória (ES)
4	Construção de berços, retroáreas e pátio de estocagem de carga geral no porto de Itaqui (MA)
5	Construção de terminais no porto de Vila do Conde (PA)
6	Construção do porto de Espadarte (PA)
7	Ampliação e melhoria da hidrovia do Madeira (RO/AM) e construção de 3 eclusas
8	Adequação da hidrovia dos rios Teles Pires–Juruena–Tapajós (MT/PA), abertura de canal e construção de 8 eclusas
9	Adequação da hidrovia Tocantins–Araguaia (TO/MT/PA), abertura de canais e construção de 5 eclusas
10	Adequação da hidrovia do Tietê–Paraná (RS/SP), construção de 4 eclusas e modernização de outras 7
11	Adequação da hidrovia do rio Paranaíba (SP/GO), conclusão da eclusa de Ilha Solteira e construção de outras 4 eclusas

Fonte: Plano CNT de Transporte e Logística 2014.



## BENEFÍCIOS DAS AÇÕES PROPOSTAS

- Redução do custo de transporte no Brasil.
- Redução da pressão sobre as rodovias.
- Ganho de competitividade para os produtos nacionais, advindos da eficiência logística.

## 2.5 PROPOSTAS PARA A DINAMIZAÇÃO DO MODAL AÉREO BRASILEIRO

As políticas de distribuição de renda permitiram que mais pessoas tivessem acesso a esse modo de transporte. Hoje, estima-se que o Brasil é o terceiro maior mercado aéreo do mundo, atrás apenas dos Estados Unidos e da China em número de passageiros transportados.

### PROBLEMAS IDENTIFICADOS PELA CNT

1. **Infraestrutura:** deficiência nos sistemas de pistas, pátios e terminais de passageiros e cargas, reduzido número de aeroportos com voos regulares autorizados; necessidade de modernização do sistema de controle de tráfego aéreo.
2. **Gestão:** ineficiência nas operações em aeroportos administrados pela Infraero.

### SOLUÇÕES PROPOSTAS

#### GARGALOS FÍSICOS

Para a solução dos entraves físicos, são necessários investimentos em adequação e expansão da infraestrutura de transporte de R\$ 24,90 bilhões.

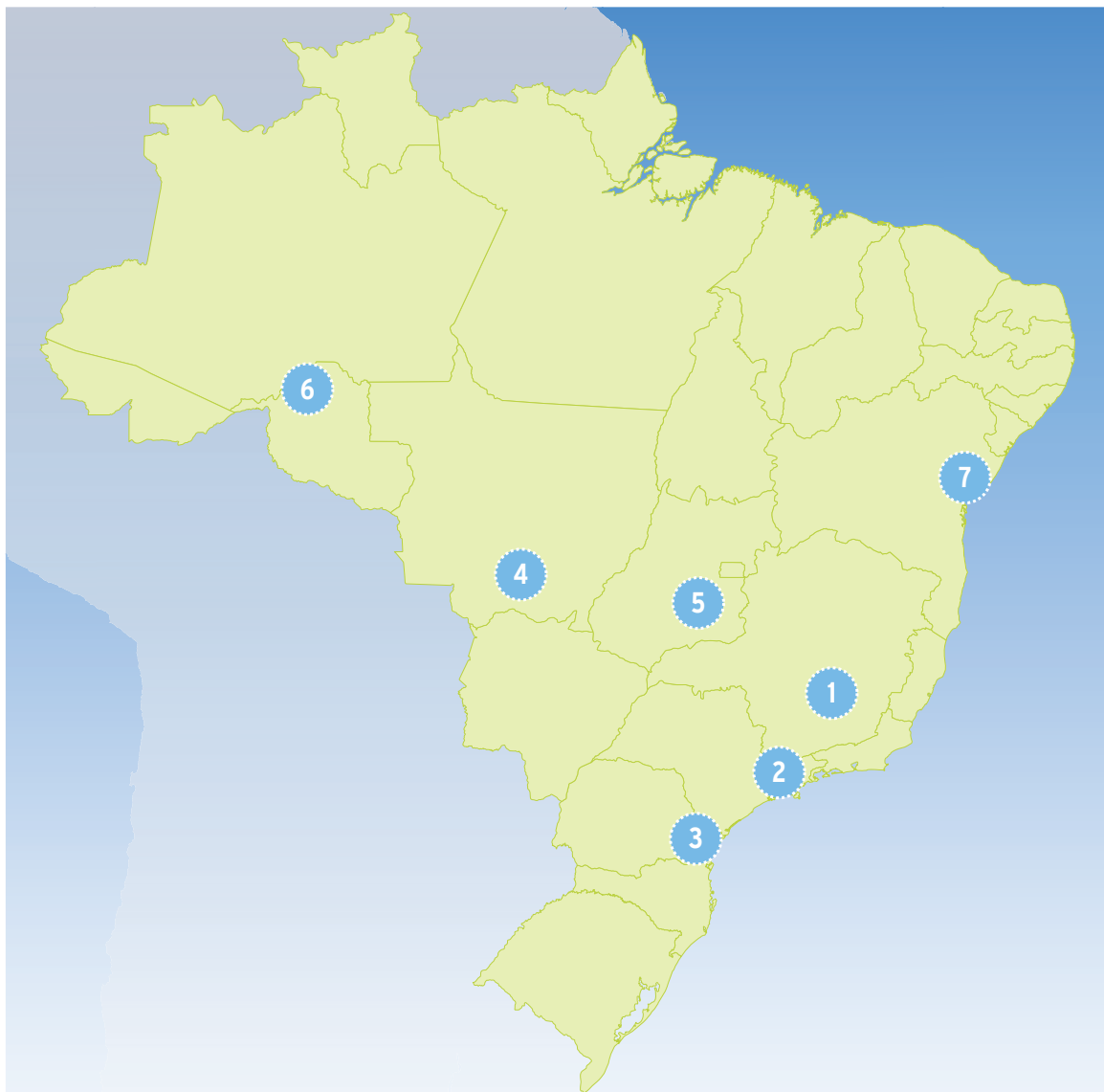
Investimentos necessários em infraestrutura aeroportuária – Brasil, 2014		
Tipo de infraestrutura	Nº de Projetos	Investimento (R\$ bilhão)
<b>Total</b>	<b>200</b>	<b>24,90</b>
Ampliação de aeroporto	128	10,70
Ampliação da estrutura de carga de aeroporto	12	1,41
Melhorias na pista de aeroporto	27	2,11
Construção de aeroporto	33	10,78

Fonte: Plano CNT de Transporte e Logística 2014.

#### GARGALOS INSTITUCIONAIS

- a. Instituir uma gestão mais eficiente nos aeroportos administrados pela Infraero.
- b. Redefinir a metodologia de precificação do querosene de aviação (QAV).
- c. Reduzir a alíquota de ICMS incidente sobre o QAV para, no máximo, 12%.

## PROJETOS DE DESTAQUE


**Investimentos em infraestrutura aeroportuária – Projetos de destaque – Brasil, 2014**

1	Ampliação do aeroporto da Pampulha em Belo Horizonte (MG)
2	Ampliação do aeroporto de Congonhas em São Paulo (SP)
3	Ampliação de Terminal de Carga Doméstica do aeroporto de Curitiba (PR)
4	Ampliação do aeroporto de Cuiabá (MT)
5	Ampliação do aeroporto de Goiânia (GO)
6	Ampliação de Terminal de Carga Doméstica e de Passageiros do aeroporto de Porto Velho (RO)
7	Ampliação de Terminal de Carga Doméstica e Internacional do aeroporto de Salvador (BA)
8	Construção de aeroporto em Guarujá (SP)

Fonte: Plano CNT de Transporte e Logística 2014.

## BENEFÍCIOS DAS AÇÕES PROPOSTAS

- Aumento da capilaridade do transporte aéreo.
- Elevação do número de brasileiros com acesso ao transporte aéreo.
- Maior segurança no transporte de cargas e passageiros.
- Melhor qualidade de vida para a população brasileira.

## 2.6 PROPOSTAS PARA A DINAMIZAÇÃO DA MOBILIDADE URBANA BRASILEIRA

Conforto, rapidez e segurança são essenciais na movimentação diária de pessoas nos centros urbanos. Sistemas de transporte coletivo eficientes garantem o desenvolvimento econômico das cidades, pois reduzem o tempo dos deslocamentos e diminuem a emissão de poluentes. As vantagens sociais e econômicas do transporte público urbano têm peso ainda maior porque é nas cidades onde se concentra a maior parte da população e da produção econômica do país.

### PROBLEMAS IDENTIFICADOS PELA CNT

1. **Infraestrutura:** reduzida extensão metroferroviária (trens, metrôs e VLTs) nas principais cidades brasileiras e baixa oferta de BRT.
2. **Marco regulatório:** reduzido ritmo de implementação da Política Nacional de Mobilidade Urbana - Lei nº 12.587/2012 e o elevado número de passageiros beneficiados pelas gratuidades legais.
3. **Gestão:** atrasos na realização das obras de mobilidade urbana no âmbito do PAC e reduzida qualidade das obras realizadas.

### SOLUÇÕES PROPOSTAS

#### GARGALOS FÍSICOS

Para a solução dos entraves físicos, são necessários investimentos em adequação e expansão da infraestrutura urbana de R\$ 239,75 bilhões.

Investimentos necessários em mobilidade urbana – Brasil, 2014		
Tipo de infraestrutura	Nº de projetos	Investimento (R\$ bilhão)
<b>Total</b>	<b>343</b>	<b>239,75</b>
Aquisição e melhoria de material rodante	5	3,73
Recuperação de infraestrutura ferroviária de passageiros	11	8,17
Construção de metrô ou trem urbano	29	122,51

Investimentos necessários em mobilidade urbana – Brasil, 2014		
Tipo de infraestrutura	Nº de projetos	Investimento (R\$ bilhão)
Construção de VLT ou monotrilho	20	32,72
Aquisição e melhorias de embarcações de passageiros	1	0,15
Construção de sistema aquaviário de passageiros	2	0,82
Adequação de via urbana	76	12,52
Duplicação de via urbana	7	0,53
Construção de via urbana	51	20,75
Implantação de corredor expresso ou BRT	111	34,00
Adequação de estação metroviária	5	1,28
Adequação de terminal de passageiros	4	0,08
Construção de estação metroviária	4	0,59
Construção de plataforma de ônibus	2	0,06
Construção de terminal de passageiros	15	1,84

Fonte: Plano CNT de Transporte e Logística 2014

#### *GARGALOS INSTITUCIONAIS*

1. Incentivar a implementação da Política Nacional de Mobilidade Urbana - Lei nº 12.587/2012.
2. Revisar a legislação relativa às gratuidades do sistema de transporte público brasileiro.
3. Cumprir prazos de execução e garantir a qualidade da construção das obras de mobilidade urbana.

## PROJETOS DE DESTAQUE



## Investimento em mobilidade urbana – Projetos de destaque – Brasil, 2014

1	Construção de metrô e VLT na Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno (DF)
2	Construção de metrô na Região Metropolitana de Recife (PE)
3	Recuperação de infraestrutura ferroviária de passageiros na Região Metropolitana de Fortaleza (CE)
4	Construção de VLT na Região Metropolitana de Salvador (BA)
5	Construção de metrô na Região Metropolitana de Porto Alegre (RS)
6	Implantação de BRT na Região Metropolitana de Curitiba (PR)
7	Construção de metrô na Região Metropolitana de Belo Horizonte (MG)
8	Construção de metrô na Região Metropolitana de São Paulo (SP): linhas 6 e 20
9	Recuperação de infraestrutura ferroviária de passageiros na Região Metropolitana do Rio de Janeiro (RJ)

Fonte: Plano CNT de Transporte e Logística 2014.

## BENEFÍCIOS DAS AÇÕES PROPOSTAS

- Redução dos congestionamentos nos centros urbanos.
- Melhora da qualidade de vida da população brasileira.
- Diminuição do índice de acidentes de trânsito.
- Redução do tempo de transporte para os trabalhadores.

## 2.7 PROPOSTAS PARA A DINAMIZAÇÃO DOS TERMINAIS DE CARGA BRASILEIROS

Os terminais são considerados pontos chaves ao longo de um corredor logístico, pois são responsáveis pela integração modal e pela continuidade da distribuição das mercadorias. Eles têm como funções dar suporte ao transporte multimodal de carga e, ao mesmo tempo, minimizar o custo total de transporte, eliminar congestionamentos e reduzir a poluição e a deterioração ambiental.

### PROBLEMAS IDENTIFICADOS PELA CNT

1. **Infraestrutura:** reduzido número de terminais de carga disponíveis no país.
2. **Marco regulatório:** conflitos de interesse entre municípios, estados e União no que se refere à instalação dessas infraestruturas.

### SOLUÇÕES PROPOSTAS

#### GARGALOS FÍSICOS

Para a solução dos entraves físicos, são necessários investimentos em adequação e expansão da infraestrutura de terminais de R\$ 25,86 bilhões.

Investimentos necessários em terminais – Brasil, 2014		
Tipo de infraestrutura	Nº de projetos	Investimento (R\$ bilhão)
<b>Total</b>	<b>303</b>	<b>25,86</b>
Adequação de terminal de carga	28	0,78
Construção de terminal de carga	275	25,08

Fonte: Plano CNT de Transporte e Logística 2014.

#### GARGALO INSTITUCIONAL

1. Definir claramente a competência para a liberação da construção e operação de terminais entre municípios, estados e União.

## PROJETOS DE DESTAQUE



## Investimento em terminais – Projetos de destaque – Brasil, 2014

1	Construção de terminal rodo-hidroviário de Porto Chuelo em Porto Velho (RO)
2	Construção de terminal rodo-hidroviário em Miritituba (PA)
3	Construção de terminal rodo-ferro-hidroviário em Estreito (MA)
4	Construção de terminal rodo-hidroviário em Itumbiara (GO)
5	Construção de terminal rodoviário em Rialma (GO)
6	Construção de terminal rodo-hidroviário em Paulínia (SP)
7	Construção de terminal rodo-ferro-hidroviário em Foz do Iguaçu (PR)

Fonte: Plano CNT de Transporte e Logística 2014.

## BENEFÍCIOS DAS AÇÕES PROPOSTAS

- Maior integração entre os modais.
- Elevação da eficiência do sistema de transporte.
- Redução do custo total de movimentação.
- Diminuição de congestionamentos.

## 2.8 PROPOSTAS PARA O MEIO AMBIENTE

O debate ambiental também faz parte da agenda do setor de transporte. A atividade transportadora tem grande responsabilidade na emissão de poluentes, principalmente pela falta de infraestrutura adequada e de integração entre os sistemas de transporte no Brasil. No entanto, além das questões estrutural e operacional, são necessárias definições de políticas públicas sustentáveis para que o setor possa reduzir o impacto causado ao meio ambiente e assim, contribuir para que o país cumpra o que foi estabelecido nos acordos internacionais para o controle e mitigação dos gases de efeito estufa em seu território.

### 2.8.1 Licenciamento ambiental

#### PROBLEMAS IDENTIFICADOS PELA CNT

1. Sobreposição de atribuições dos órgãos ambientais.
2. Falta de clareza nos critérios utilizados para a liberação das licenças.

#### SOLUÇÕES PROPOSTAS

1. Elaborar, por meio de processo participativo de consulta à sociedade, uma norma federal que consolide e atualize todas as regras sobre o tema e estabeleça diretrizes gerais em busca de compatibilização e harmonização, em todo o território nacional, do processo de licenciamento.
2. Regulamentar a LC nº 140/11, por meio de um processo participativo, cujo conteúdo deve contemplar mecanismos para a sua instituição e o fortalecimento dos instrumentos de cooperação entre os entes federados.
3. Promover a informatização integrada de todo o processo de licenciamento ambiental entre o órgão licenciador e os demais órgãos envolvidos bem como entre os entes federativos e dar celeridade aos procedimentos, garantidos os sigilos protegidos por lei.



## 2.8.2 Renovação de frota

### PROBLEMAS IDENTIFICADOS PELA CNT

1. Elevada idade da frota de caminhões em operação.
2. Dificuldade de acesso ao crédito, principalmente para os caminhoneiros autônomos.

### SOLUÇÕES PROPOSTAS

Implementar um programa nacional de renovação de frota que tenha como princípios:

1. Destruir completamente os veículos antigos, retirando-os de circulação.
2. Criar uma linha de crédito específica e exclusiva para o programa de renovação de frota com benefícios em relação ao custo do financiamento.
3. Requalificar os trabalhadores em transporte para que possam operar de forma eficiente os novos equipamentos.

## 2.8.3 Cadastro técnico federal (CTF)/ taxa de controle e fiscalização ambiental (TCFA)

### PROBLEMA IDENTIFICADO PELA CNT

1. Enquadramento inadequado das empresas de transporte quanto ao seu potencial grau de impacto ambiental.

### SOLUÇÕES PROPOSTAS

1. Promover a revisão do enquadramento das empresas transportadoras no CTF de atividades potencialmente poluidoras e desenvolver mecanismos legais para revisão da forma e do procedimento de cobrança da TCFA para corrigir a distorção consistente na cobrança múltipla.
2. Criar mecanismos legais e administrativos alternativos para evitar ou minimizar a cobrança retroativa referente ao pagamento da TCFA nos últimos cinco anos, com base no atual e oneroso enquadramento pelo IBAMA no CTF.

## 2.8.4 Logística reversa

### PROBLEMA IDENTIFICADO PELA CNT

1. Falta de atenção ao transporte como agente fundamental no processo de implementação da Política Nacional de Resíduos Sólidos.

### SOLUÇÃO PROPOSTA

1. Instituir um Grupo Técnico Temático exclusivo para a temática “transporte” no âmbito do Comitê Orientador para a implantação dos Sistemas de Logística Reversa.

## 2.9 PROPOSTAS PARA O FORTALECIMENTO DOS PILARES PARA O DESENVOLVIMENTO

Para se dinamizar o setor de transporte, é imprescindível que se resgate o planejamento e que se viabilize um novo patamar de investimentos, com maior participação do setor privado. Ademais, deve-se profissionalizar a gestão do setor e promover ações de desburocratização que garantam agilidade operacional ao sistema de transporte. Tais medidas, se adotadas, beneficiarão o setor e o país.

### 2.9.1 Planejamento

#### PROBLEMAS IDENTIFICADOS PELA CNT

1. Falta de visão sistêmica do transporte no país;
2. Inexistência de uma política setorial de transporte única que defina objetivos e metas.
3. Insuficiente interação entre o governo e a iniciativa privada na definição de intervenções.
4. Não utilização de análise custo-benefício na definição de projetos prioritários para o transporte.

#### SOLUÇÕES PROPOSTAS

1. Desenvolver e manter um banco de projetos básicos e executivos de qualidade.
2. Utilizar o **Plano CNT de Transporte e Logística** como referência na definição de projetos prioritários do setor de transporte brasileiro.
3. Exigir análise de custo-benefício nos projetos de infraestrutura de transporte, com os requisitos de: alinhamento à estratégia setorial. descrição dos benefícios socioeconômicos. e sustentabilidade ambiental.
4. Separar as instituições públicas responsáveis pelo planejamento daquelas direcionadas à execução e fiscalização do setor de transporte e infraestrutura.
5. Definir uma Política Nacional de Transporte com objetivos e metas bem definidos.
6. Desenvolver um Plano Nacional de Transporte integrado, de longo prazo, com a definição de cronograma de desembolsos financeiros e execução física de obras com a previsão de revisão periódica para discussões de ajustes necessários. e
7. Assegurar ao setor produtivo maior participação nos processos decisórios relacionados à infraestrutura de transporte.
8. Promover a utilização do **MIP (Manifestação de Interesse da Iniciativa Privada)** na estruturação de obras, projetos, estudos e levantamentos voltados à concessão de infraestrutura de transporte.

## 2.10 DESBUROCRATIZAÇÃO

### PROBLEMAS IDENTIFICADOS PELA CNT

1. Elevado número de instituições públicas relacionadas ao setor de transporte.
2. Sobreposição de atribuição entre as instituições intervenientes.
3. Excesso de documentos exigidos para a operação da atividade transportadora.
4. Complexidade tributária.

### SOLUÇÕES PROPOSTAS

1. Definir claras e objetivas competências de cada instituição envolvida no processo decisório do transporte, para que não haja duplicidade de esforços e seja facilitado o diálogo entre instituições, investidores e transportadores.
2. Simplificar os processos e documentos exigidos com a implantação de sistemas eletrônicos que agilizem a operação e a fiscalização.
3. Revisar a legislação relativa ao transporte, de forma a modernizá-la e torná-la mais eficiente e adequada às novas estruturas do mercado.
4. Desembaraçar o processo de financiamento para o setor produtivo, com destaque para bancos públicos, de forma a elevar o nível de investimento no país.

## 2.11 INVESTIMENTO PRIVADO EM INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E LOGÍSTICA

### PROBLEMA IDENTIFICADO PELA CNT

Falta dos seguintes elementos:

1. Estabilidade jurídica.
2. Disponibilidade de projetos de qualidade.
3. Baixo risco político.
4. Fluxo de negócios previsível e sustentável.
5. Transparência.
6. Apoio político.

### SOLUÇÕES PROPOSTAS

1. Garantir a estabilidade jurídica dos contratos vigentes e dos futuros com a manutenção dos termos acordados.
2. Dar publicidade aos objetivos e às metas de longo prazo para o setor de transporte.
3. Padronizar editais e contratos de concessão.

4. Investir no desenvolvimento de projetos básicos e executivos e em análises de viabilidade dos projetos, respeitando prazos.
5. Fortalecer as agências em seu papel de regular e fiscalizar.
6. Ampliar as modalidades de licitação para todos os tipos de infraestrutura de transporte com a participação de novos projetos (*greenfield*).

## 2.12 GESTÃO EFICIENTE

### PROBLEMAS IDENTIFICADOS PELA CNT

1. Falta de transparência na execução das obras.
2. Gestão ineficiente dos recursos disponíveis e da infraestrutura instalada.
3. Reduzida qualificação dos profissionais responsáveis pela gestão do sistema de transporte.

### SOLUÇÕES PROPOSTAS

1. Qualificar os profissionais para a gestão do setor de transporte.
2. Investir em sistemas de monitoramento e avaliação do setor em termos de qualidade e quantidade do estoque de infraestrutura.
3. Buscar transparência nas ações tomadas, nos recursos envolvidos e na evolução física das ações.

## 2.13 TRIBUTAÇÃO

### PROBLEMAS IDENTIFICADOS PELA CNT

1. Elevada carga tributária.
2. Complexidade do Sistema Tributário Nacional.

### SOLUÇÕES PROPOSTAS

1. Tornar definitiva a desoneração da folha de pagamentos para todos os segmentos de transporte e logística com o restabelecimento das alíquotas vigentes até a publicação das Leis nº 13.161 e nº 13.202 em 2015.
2. Desonerar os insumos do setor de transporte.
3. Simplificar a legislação tributária com a redução da burocracia relacionada às obrigações principais e acessórias.



3 *RECUPERAÇÃO  
ECONÔMICA E  
GERAÇÃO DE  
EMPREGO*

A recente redução da atividade econômica brasileira é preocupante. O cenário de recessão econômica, altos índices de inflação, desemprego crescente e a dificuldade de atração de investimentos pela falta de segurança jurídica demonstram a urgência que o Brasil tem na adoção de medidas estruturantes que criem condições para que o País volte a crescer e retome sua trajetória de desenvolvimento econômico e social.

A deterioração da economia e das condições fiscais é preocupante e já demonstra seus efeitos: o transporte terrestre retraiu 10,4% em 2015 e, nos dois primeiros meses deste ano, o segmento perdeu 25,3 mil trabalhadores.

As empresas necessitam de um ambiente de negócios sem amarras, juridicamente seguro e confiável, para que se possa estimular investimentos, produção, renda e a criação de novos e melhores empregos.

O Brasil necessita retomar o desenvolvimento, ampliando o debate e incentivando a modernização da atual legislação, de forma que ela possa atender aos anseios e ao dinamismo da nossa sociedade, do novo empreendedor, do empresariado e do mercado de trabalho.

Para tanto elencamos três campos que são de extrema importância para que o Brasil possa encontrar, novamente, o caminho para o desenvolvimento sustentável com a promoção da justiça social: reforma previdenciária, reforma tributária e a modernização da legislação trabalhista.

### **3.1 REFORMA TRIBUTÁRIA**

A Reforma Tributária é um tema recorrente na agenda política brasileira nos últimos anos e, dada a sua complexidade, tem sido constantemente adiada.

O Sistema Tributário Nacional necessita de modificações substanciais, tendo em vista:

#### **QUESTÕES CRÍTICAS:**

1. O complexo e desarticulado arcabouço normativo tributário.
2. A complexidade e ineficiências da tributação indireta brasileira.
  1. A falta de transparência e de identificação dos tributos incidentes sobre os bens e serviços.
  2. "Guerra Fiscal" entre os entes da Federação.
  3. A incidência em cascata de contribuições como o COFINS e o PIS/PASEP que geram cargas tributárias diferenciadas de acordo com o número de etapas produtivas pelas quais passou um produto.
  4. A ineficiência do atual sistema tributário decorrente da multiplicidade de governos envolvidos, ou seja, pela distribuição da competência tributária sobre o consumo por todos os níveis governamentais.

#### **SOLUÇÕES PROPOSTAS:**

A reforma no Sistema Tributário Nacional se faz necessária para promover a aproximação da tributação brasileira aos padrões internacionais e reduzir a carga tributária praticada no Brasil.

1. Os tributos aplicados no País devem atuar em favor da competitividade, em especial no que se refere à melhoria da qualidade dos tributos incidentes sobre a produção e consumo, na redução dos custos, na simplificação das obrigações acessórias e na eficiência econômica.
2. Desoneração dos investimentos - Estabelecimento de plano de utilização dos créditos de ICMS e do IVA-F sobre bens de capital.
3. Desoneração permanente da folha de pagamento de salários.
4. Simplificação do sistema e da legislação tributária, diminuindo a quantidade de tributos a serem pagos e aumentando o entendimento do sistema para investidores internacionais. Harmonizar a legislação tributária nas esferas federal, estadual e municipal.
5. Reduzir/eliminar a burocracia, modernizando procedimentos e utilizando novas tecnologias.
6. Diminuir exigências acessórias. e
7. Eliminar as incidências cumulativas - Fim do regime cumulativo de PIS e COFINS.

### 3.2 REFORMA TRABALHISTA

É fundamental que o Brasil modernize a legislação trabalhista para que ela trate fundamentalmente dos direitos comuns a todos os trabalhadores e o que for condição específica de cada categoria seja acordado por meio de acordo ou convenção coletiva de trabalho.

Portanto, torna-se inadiável uma reforma trabalhista que valorize a livre negociação entre empregado e empregador e traga segurança jurídica.

#### QUESTÕES CRÍTICAS:

1. A legislação trabalhista brasileira encontra-se ultrapassada, pois quando foi implantada, há 73 anos, a sociedade e o mercado de trabalho eram diferentes da vivenciada nos dias atuais.
2. As normas vigentes são rígidas, protetivas e pouco abertas às negociações das relações de trabalho, sendo eleitas como as principais responsáveis pela estagnação econômica em virtude do custo excessivo do emprego formal.

#### SOLUÇÕES PROPOSTAS:

1. Garantir a prevalência do negociado sobre o legislado, respeitadas as normas de saúde e segurança no trabalho e os direitos previstos na Constituição Federal.
2. Garantir a flexibilização das normas trabalhistas, em especial em caso de grave crise econômica;
3. Ampliar e garantir o diálogo tripartite, reduzindo decisões unilaterais;
4. Garantir a terceirização na atividade-fim da empresa;
5. Reduzir os encargos trabalhistas - diminuir os custos de contratação incidentes na folha de pagamento das empresas;

6. A não ratificação da Convenção 158 da Organização Internacional do Trabalho (OIT), que visa impedir demissões sem justa causa;
7. Criar mecanismos extrajudiciais para a resolução de conflitos, acelerando a solução de controvérsias e diminuindo os custos judiciais das empresas.

### 3.3 REFORMA PREVIDENCIÁRIA

É inegável que a legislação previdenciária tem alto impacto na economia do país e, portanto, é fundamental que seja feita uma revisão das regras previdenciárias de forma que o sistema possa ser sustentável.

#### QUESTÕES CRÍTICAS:

1. Elevação da carga tributária da empresa com impacto do custo dos acidentes de trajeto no cálculo do Fator Acidentário de Prevenção - FAP que gera um significativo aumento na alíquota do de RAT (1%, 2% ou 3%) incidente sobre a folha de pagamento.
2. Reconhecimento incorreto de natureza acidentária a benefícios previdenciários por parte da perícia médica previdenciária o que acarreta impacto financeiro imediato para a empresa, tais como: 1) depósito do FGTS durante o período de afastamento; 2) estabilidade provisória de 12 meses após a alta médica; 3) inclusão do acidente de trabalho no cálculo do FAP; e 4) eventual ajuizamento de ação regressiva contra a empresa por parte do órgão previdenciário.
3. Falta de transparência e regras objetivas que regem o Conselho de Recursos da Previdência Social - CRPS levando a condenações das empresas quando o objetivo do órgão é justamente evitar o ajuizamento de demandas judiciais.
4. Demora na realização das perícias médicas previdenciárias deixando o segurado no chamado "limbo previdenciário" situação em que a empresa acaba arcando com o pagamento dos salários do período em diversos casos.
5. Propositura de Ações Regressivas por parte da Previdência Social contra as empresas visando ao reembolso dos gastos com benefícios acidentários, a chamada ação regressiva acidentária, prevista no artigo 120 da Lei 8212/91.
6. Revisão técnica do Nexo Técnico Epidemiológico Previdenciário-NTEP para evitar caracterizações descabidas de afastamentos de natureza acidentária.

#### SOLUÇÕES PROPOSTAS:

1. A separação das contas da previdência urbana, de caráter contributivo, das contas da previdência rural, de caráter assistencial. A previdência urbana tem de ser sustentada pelas contribuições de empregados e empregadores, enquanto a previdência rural terá de ser custeada por verbas orçamentárias.
2. Alteração no regimento interno do CRPS:
  - decisões que observem os entendimentos pacificados pelos tribunais superiores (STJ e STF);



- limitação a duas a recondução de mandatos aos Conselheiros;
  - as indicações passar a ser feitas apenas pelas confederações patronais;
  - retorno da Assessoria Médica Especializada;
  - criação de Comitês de Seleção de Conselheiros.
3. Revogação do artigo 120 da Lei 8212/91, que versa sobre a ação regressiva acidentária.
  4. Aperfeiçoar a metodologia para que seja efetivamente capaz de aferir as reais condições de trabalho evitando caracterizações indevidas de benefícios acidentários que oneram duplamente as empresas, tanto no aspecto da incidência de FGTS durante o período de afastamento bem como o aumento do índice de FAP e conseqüentemente do GILL- RAT, ambos indevidamente.

### 3.4 RESTRUTURAÇÃO E TRANSFORMAÇÃO NA GESTÃO DE GOVERNO

É inegável a apresentação de um novo desenho da estrutura ministerial e administrativa da Esplanada, a partir da redução de pastas, de uma integrada atuação e sinergia das áreas do Governo, a fim de que as políticas públicas tenham continuidade.

#### QUESTÕES CRÍTICAS

1. Elevada quantidade do número de Ministérios e Secretarias do Poder Executivo Federal.
2. Alto número de cargos comissionados na Esplanada dos Ministérios, o que sobrecarrega sobremaneira o Orçamento Público Federal.
3. Alto nível de burocratização nos trâmites intra e inter Ministérios.

#### SOLUÇÕES PROPOSTAS

1. Redução dos 32 ministérios para, no máximo, 20, sendo criado um ministério ligado ao setor de transportes e fundindo o Ministério dos Transportes, a Secretaria de Portos e a Secretaria de Aviação Civil. Assim, permanecerão autônomas as agências reguladoras do setor de transporte (DNIT, ANAC, ANTT, e ANTAQ).
2. Melhor definir competências dos órgãos públicos de forma a eliminar sobreposições de competência.
3. Enxugar a máquina administrativa, com a diminuição de cargos comissionados.
4. Desburocratização dos trâmites processuais do serviço público, implantação de soluções tecnológicas que auxiliem e agilizem a gestão dos órgãos públicos.
5. Melhor aproveitamento dos servidores públicos de carreira, realizando melhor distribuição de suas competências, deveres e lotações.
6. Aprimorar a gestão da informação pública, ampliar e facilitando o acesso a informação pública, conforme o estabelecido em lei.

### 3.5 REFORMA POLÍTICA

Eventos recentes evidenciam o esgotamento do atual sistema de representação política no Brasil e uma ampla reforma política, faz necessária para que a população possa sentir-se melhor representada nos Poderes Legislativo e Executivo.

#### QUESTÕES CRÍTICAS

1. Proliferação e conseqüente enfraquecimento dos partidos políticos, prejudicando a consistência ideológica e programática;
2. Elevado número de Congressistas;
3. Eleições Proporcionais, que dificulta o entendimento dos representados sobre o processo eleitoral;
4. Distância dos representados junto aos representantes, levando ao desinteresse da população por questões de alta relevância para sociedade brasileira;
5. Opções reduzidas de mecanismos de participação e consulta popular.

#### SOLUÇÕES PROPOSTAS

1. Convocação de um grupo de notáveis para elaboração de proposta de reforma no sistema de representação política, realizando debates com a sociedade sobre a melhor metodologia para eleição de seus representantes. O texto final da proposta será apresentado às Casas do Congresso para aprovação e deverão ser contemplados os seguintes temas:
  - a. Eleições proporcionais ou majoritárias para o Legislativo.
  - b. Financiamento de Campanha: público, privado ou misto.
  - c. Eleições com listas fechadas ou abertas.
  - d. Voto Facultativo.
  - e. Fidelidade Partidária.
  - f. Candidaturas Avulsas.
  - g. Revogabilidade de Mandatos.
  - h. Possibilidade de reeleição para cargos do Poder Executivo.



PLANO *CNT* DE RECUPERAÇÃO ECONÔMICA



**CNT** | Confederação  
Nacional do  
Transporte

Setor de Autarquias Sul | Quadra 1 | Bloco "J"  
Ed. Confederação Nacional do Transporte | 13º andar | 70070-944  
Brasília-DF | (61) 2196.5700 | 0800 728 2891 | [www.cnt.org.br](http://www.cnt.org.br)