

# Logística e transporte

## *Uma mesma categoria econômica à luz do direito sindical brasileiro*

BRUNNO BATISTA CONTARATO

Assessor – Confederação Nacional dos Transportes – CNT.

**Resumo:** Este artigo analisa a relação sindical entre as atividades de transporte e logística no Brasil, com foco na caracterização como uma categoria econômica homogênea para fins de representação e enquadramento sindical. O estudo parte da negativa de registro sindical a Sindicatos do Setor de Transporte que intentam representar as duas categorias, baseada na suposta ausência de similaridade entre as duas atividades. A análise teórica, jurídica e empírica demonstra que a distinção é artificial e que logística e transporte devem ser reconhecidos como atividades conexas ou similares, conforme o art. 511 da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT) e a Constituição Federal de 1988. Mais do que debater um caso específico, o artigo apresenta os fundamentos para o reconhecimento estrutural e permanente da logística como parte integrante do transporte, nos termos da jurisprudência, doutrina, legislação setorial e práticas administrativas, reforçando a necessidade de interpretação coerente com os princípios constitucionais da liberdade e da unicidade sindical.

**Palavras-chave:** transporte; logística; categoria econômica; enquadramento sindical; art. 511 da CLT; liberdade sindical.

### 1. Introdução

A organização sindical no Brasil, especialmente no âmbito patronal, exige a observância dos critérios legais de definição de categoria econômi-

ca, notadamente aqueles previstos no art. 511 da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), que estabelece a necessidade de identidade, similaridade ou conexidade entre as atividades representadas. No entanto, interpretações restritivas e desatualizadas desses critérios têm levado ao indeferimento de registros sindicais no Ministério do Trabalho e Emprego que buscam reunir, sob uma mesma entidade, empresas atuantes em transporte de cargas e em logística.

É o caso do Sindicato das Empresas de Transporte de Cargas e Logística da Microrregião de Mossoró (SETCLOM) que apresentou pedido de registro sindical, em 13 de agosto de 2024, junto ao Ministério do Trabalho (Processo 19964.213146/2024-39 – SC23495). O pedido visava ao reconhecimento de uma nova entidade sindical patronal representativa das empresas de transporte rodoviário de cargas e das empresas de logística na referida base territorial. A análise técnica da Secretaria de Relações do Trabalho, porém, opinou pelo indeferimento do registro, sob dois principais fundamentos: (i) a suposta não caracterização de categoria econômica homogênea, pois teria sido considerada ausência de “similaridade ou conexidade” entre transporte de cargas e logística (em tese violando o art. 511 da CLT); e (ii) irregularidades documentais no processo (incompatibilidade entre dados do requerimento eletrônico e documentos apresentados, além de insuficiências não sanáveis). Consequentemente, o Diretor do Departamento de Relações do Trabalho determinou a publicação do despacho de indeferimento do registro sindical do SETCLOM, com arquivamento do processo.

Essas decisões se fundamentam, majoritariamente, na tese de que a logística não constitui atividade conexa ou similar ao transporte, sendo considerada uma função meramente administrativa, desvinculada da operação de deslocamento de mercadorias.

Essa visão, contudo, ignora a realidade operacional do setor produtivo, em que logística e transporte compõem um sistema interdependente de movimentação de bens e mercadorias, com interesses econômicos convergentes e atuação complementar.

Este artigo avalia os fundamentos que demonstram a relação econômica entre transporte e logística. Partindo do entendimento de que a separação rigorosa entre essas atividades compromete a coerência do sistema sindical e desconsidera a evolução normativa, jurisprudencial e prática do setor.

## 2. Crítica à fundamentação técnica

A fundamentação técnica que embasou este e outros indeferimentos padece de equívoco ao distinguir de forma rígida “logística” e “transporte”, como se fossem setores estanques. Essa visão não condiz com a realidade operacional do transporte, na qual logística é parte essencial e indissociável da cadeia de movimentação de cargas e materiais. Na prática empresarial, logística abrange o planejamento, a execução, e o controle do fluxo de bens desde a origem até o seu destino, o que inclui atividades como armazenagem, gestão dos estoques, distribuição e, necessariamente, o carregamento, unitização, paletização, consolidação e transporte físico de cargas integrado a essas funções e seu descarregamento. Assim, as empresas de logística atuam em estreita relação com as transportadoras, seja operando centros de distribuição ou gerenciando etapas intermodais.

Do ponto de vista setorial, é amplamente reconhecido que a logística integra o setor de transporte. A Classificação Nacional de Atividades Econômicas (CNAE/IBGE), por exemplo, agrupa as atividades de armazenagem e gestão logística junto com as de transporte na Seção H – Transporte, Armazenagem e Correio, incluindo as “52. Armazenamento e atividades auxiliares dos transportes”, “52.5 Atividades relacionadas à organização do transporte de carga” e outros sob o mesmo ramo econômico.<sup>1</sup>

### Hierarquia

Seção:	<b>H TRANSPORTE, ARMAZENAGEM E CORREIO</b>
Divisão:	<u>49 TRANSPORTE TERRESTRE</u>
	<u>50 TRANSPORTE AQUAVIÁRIO</u>
	<u>51 TRANSPORTE AÉREO</u>
	<u>52 ARMAZENAMENTO E ATIVIDADES AUXILIARES DOS TRANSPORTES</u>
	<u>53 CORREIO E OUTRAS ATIVIDADES DE ENTREGA</u>

1. <https://concla.ibge.gov.br/busca-online-cnae.html?view=divisao&tipo=cnae&versao=10&divisao=52>

### Hierarquia

Seção:	<b>H TRANSPORTE, ARMAZENAGEM E CORREIO</b>
Divisão:	<b>52 ARMAZENAMENTO E ATIVIDADES AUXILIARES DOS TRANSPORTES</b>
Grupo:	<b>52.1 Armazenamento, carga e descarga</b>
	<b>52.2 Atividades auxiliares dos transportes terrestres</b>
	<b>52.3 Atividades auxiliares dos transportes aquaviários</b>
	<b>52.4 Atividades auxiliares dos transportes aéreos</b>
	<b>52.5 Atividades relacionadas à organização do transporte de carga</b>

### Hierarquia

Seção:	<b>H TRANSPORTE, ARMAZENAGEM E CORREIO</b>
Divisão:	<b>52 ARMAZENAMENTO E ATIVIDADES AUXILIARES DOS TRANSPORTES</b>
Grupo:	<b>52.2 Atividades auxiliares dos transportes terrestres</b>
Classe:	<b>52.21-4 Concessionárias de rodovias, pontes, túneis e serviços relacionados</b>
	<b>52.22-2 Terminais rodoviários e ferroviários</b>
	<b>52.23-1 Estacionamento de veículos</b>
	<b>52.29-0 Atividades auxiliares dos transportes terrestres não especificadas anteriormente</b>

### Hierarquia

Seção:	<b>H TRANSPORTE, ARMAZENAGEM E CORREIO</b>
Divisão:	<b>52 ARMAZENAMENTO E ATIVIDADES AUXILIARES DOS TRANSPORTES</b>
Grupo:	<b>52.1 Armazenamento, carga e descarga</b>
Classe:	<b>52.11-7 Armazenamento</b>
	<b>52.12-5 Carga e descarga</b>

**Hierarquia**

Seção:	<b>H TRANSPORTE, ARMAZENAGEM E CORREIO</b>
Divisão:	– <b>52 ARMAZENAMENTO E ATIVIDADES AUXILIARES DOS TRANSPORTES</b>
Grupo:	– <b>52.5 Atividades relacionadas à organização do transporte de carga</b>
Classe:	– <b>52.50-8 Atividades relacionadas à organização do transporte de carga</b>
Subclasse:	– <b><u>5250-8/01</u> Comissaria de despachos</b> – <b><u>5250-8/02</u> Atividades de despachantes aduaneiros</b> – <b><u>5250-8/03</u> Agenciamento de cargas, exceto para o transporte marítimo</b> – <b><u>5250-8/04</u> Organização logística do transporte de carga</b> – <b><u>5250-8/05</u> Operador de transporte multimodal - otm</b>

Por outro lado, note-se que a Classificação Brasileira de Ocupações (CBO) também agrupa funções de logística e transporte no mesmo conjunto ocupacional, reforçando a percepção de que trabalhadores em logística se encaixam no setor de transporte.

De acordo com o conceito do código 3421 da Classificação Brasileira de Ocupações do Ministério do Trabalho (especialistas em logística de transporte), essa categoria profissional controla, programa e coordena operações de transportes em geral; acompanha as operações de embarque, transbordo e desembarque de carga. Verifica as condições de segurança dos meios de transportes e equipamentos utilizados, como também, da própria carga. Supervisiona armazenamento e transporte da carga e eficiência operacional de equipamentos e veículos. Controla recursos e custos financeiros e insu- mos, elabora documentação necessária ao desembargo de cargas e atende clientes. Pesquisa preços de serviços de transporte, identifica e programa rotas e informa sobre condições do transporte e da carga<sup>2</sup>.

2. CBO – Busca por Título – 6.0.6.

	Resultados de títulos encontrados	Código	Tipo	Histórico
<input type="checkbox"/>	Analista de logistica	2527-15	Ocupação	
<input type="checkbox"/>	Analista de logística de transporte	3421-25	Sinônimo	
<input type="checkbox"/>	Assistente de logística de transporte	3421-25	Sinônimo	
<input type="checkbox"/>	Auxiliar de logística	4141-40	Ocupação	
<input type="checkbox"/>	Auxiliar operacional de logística	4141-40	Sinônimo	
<input type="checkbox"/>	Conferente de logística	4141-20	Sinônimo	
<input type="checkbox"/>	Diretor de logística e de suprimentos	1234-05	Sinônimo	
<input type="checkbox"/>	Diretor de logística em operações de transportes	1226-20	Sinônimo	
<input type="checkbox"/>	Engenheiro de logística	2142-70	Sinônimo	
<input type="checkbox"/>	Engenheiro de logistica	2149-45	Ocupação	

Ou seja, no próprio ordenamento administrativo-econômico brasileiro, empresas de transporte e empresas de logística são classificadas dentro de um mesmo segmento econômico, dada a inegável conexão entre suas atividades.

Ademais, a distinção feita na análise (“logística” voltada apenas a planejamento operacional interno, sem participação no deslocamento de cargas) é conceitualmente limitada.

Em verdade, grande parte das empresas de logística também executam ou contratam diretamente o transporte – por exemplo, operadores logísti-

cos que atuam desde o recebimento, armazenagem até a distribuição física de produtos. Mesmo as atividades de planejamento e gerenciamento logístico têm por finalidade aprimorar o transporte e a entrega das cargas. Portanto, logística e transporte de cargas possuem identidade de propósitos e unidade de interesses econômicos, sendo duas faces de um mesmo setor produtivo.

Não se trata de universos estranhos, mas de atividades complementares, onde a logística nasce exatamente para dar eficiência e integração ao processo transportador.

### 3. Fundamentação jurídica e constitucional

#### 3.1 Liberdade sindical e inconstitucionalidade do art. 577 da CLT

Essa interpretação rígida das categorias nos remete à aplicação do art. 577 da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), editado na década de 1940, que previa o chamado “Quadro de Atividades e Profissões” e fixava um plano básico de enquadramento sindical por categorias predeterminadas. Tal dispositivo, porém, não foi recepcionado pela ordem constitucional de 1988 no que tange à rígida divisão de categorias ali estabelecida.

A Constituição Federal de 1988 consagrou a liberdade sindical (art. 8º, *caput*) e estabeleceu um modelo que, embora mantenha a unicidade sindical por categoria e base territorial (CF, art. 8º, II), não admite interferência estatal na definição do âmbito de representação além do necessário à observância da unicidade.

Em outras palavras, a definição das categorias econômicas ou profissionais passíveis de organização sindical deve derivar preponderantemente da vontade associativa e da realidade socioeconômica, e não de um rol rígido imposto pelo Estado.

Assim, diversos juristas e tribunais trabalhistas reconhecem que o enquadramento sindical compulsório baseado no Quadro do art. 577 da CLT é incompatível com a nova ordem constitucional.

Conforme jurisprudência especializada, à luz do princípio da liberdade sindical insculpido no art. 8º da CF/88, o enquadramento sindical decorrente do art. 577 da CLT não pode ser aplicado de forma a engessar a orga-

nização sindical. Em decisão do TRT 12, por exemplo, a respeito do tema, consignou-se que “o enquadramento da categoria representativa [...] não pode ficar limitado ao quadro de atividades e profissões de que cogita o art. 577 da CLT”,<sup>3</sup> por força dos novos parâmetros constitucionais.

Aplicando essa lógica ao caso concreto, não há óbice legal ou constitucional para que empresas de transporte e de logística sejam representadas por um mesmo sindicato, desde que atendido o princípio da unicidade em determinada base territorial. Vale lembrar que o próprio ordenamento infraconstitucional evoluiu para permitir subdivisões ou reclassificações de categorias conforme a dinâmica econômica, mediante atos do Ministro do Trabalho (CLT, arts. 570 e 576).

## 2.2 Conexidade entre Logística e Transporte de Cargas (art. 511 da CLT)

A CLT, em seu art. 511, estabelece o conceito de categoria econômica com base na solidariedade de interesses das atividades idênticas, similares ou conexas desenvolvidas pelos empregadores. O § 1º do art. 511 dispõe que a “solidariedade de interesses econômicos dos que empreendem atividades idênticas, similares ou conexas” constitui o vínculo social básico definidor da categoria. Em outras palavras, empresas cujas atividades guardem relação de complementaridade ou similitude, compartilhando interesses econômicos comuns, pertencem à mesma categoria econômica homogênea para fins de representação sindical.

No caso em análise, é claro que as atividades de transporte de cargas e de logística apresentam exatamente essa relação de conexidade prevista em lei. Enquanto a primeira (transporte) ocupa-se do deslocamento físico de bens, a segunda (logística) envolve etapas que viabilizam e optimizam esse deslocamento – seja no armazenamento, na gestão de rotas e estoques, seja na coordenação intermodal. Nesse sentido, trata-se de atividades complementares dentro de uma mesma cadeia econômica, voltadas ao objetivo de movimentar cargas. A solidariedade de interesses é evidente: ambas dependem do sucesso uma da outra (um transporte ineficiente prejudica a logística do negócio; uma logística mal planejada compromete o transporte). Na

3. <https://www.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/busca?q=enquadramento+sindical+compuls%C3%B3rio>.

forma do art. 511, § 1º categoria econômica abrange os empreendedores de atividades conexas, havendo entre eles vínculo básico de interesses, conforme ensina o jurista Sérgio Pinto Martins:

Similares são as atividades que se assemelham, como as que numa categoria pudessem ser agrupadas por empresas que não são do mesmo ramo, mas de ramos que se parecem, há assim certa analogia entre essas atividades (Martins, 2020, p. 1094).

Ele continua:

Conexas são as atividades que, não sendo semelhantes, complementam-se, como as várias atividades existentes na construção civil, [...]. São observados os fatos da vida real, entre pessoas que concorrem para um mesmo fim (Idem).

Essa condição se verifica entre empresas transportadoras e empresas logísticas, as quais atuam em colaboração no setor de movimentação de cargas.

Sob a ótica do art. 511 da CLT, portanto, logística configura atividade conexa ao transporte rodoviário de cargas, inserindo-se no mesmo universo de interesses econômicos.

Não há violação à homogeneidade da categoria, mas sim a concretização dela, abrangendo todos os elos da cadeia de transporte. Importa salientar que essa integração categorial é não apenas juridicamente possível, mas também desejável, pois evita a fragmentação da representação de um setor uníssono.

### 3.3 Evolução histórica da representação setorial da CNT (CNT e empresas de logística)

Desde o final dos anos 1980, com o advento da Constituição de 1988 e a modernização das estruturas produtivas, verificou-se uma evolução no âmbito da representação econômica do setor de transporte, de modo a incorporar as atividades de logística como parte integrante do setor transportador. A Confederação Nacional do Transporte (CNT), enquanto entidade de grau superior do ramo econômico do transporte, ampliou sua base de

representatividade para acolher empresas e sindicatos ligados à logística. Na prática, à medida que surgiram novas empresas focadas em armazenagem, distribuição e gestão da cadeia de suprimentos, estas passaram a se filiar às federações e sindicatos de transporte existentes, ou a constituir novos sindicatos combinados de “Transporte e Logística” nas diversas regiões do país.

Essa tendência se consolidou a ponto de a própria CNT explicitar em seus valores institucionais e em sua atuação que representa o setor de “transporte e logística” de forma unificada. A CNT se apresenta e é referida como “a entidade máxima de representação das empresas de transporte e logística do Brasil”.<sup>4</sup>

Ademais, todos os anos a CNT lança edições de sua “Agenda Institucional Transporte e Logística”, onde se posiciona favorável ou contrária a questões que já tramitam no Congresso Nacional ou que estejam sendo tratadas no Poder Executivo ou, ainda, a ações afetas ao transporte, logística e infraestrutura e que aguardam julgamento por parte dos Tribunais Superiores – muitas delas, inclusive, têm a CNT como *amicus curiae* (amigo da corte),<sup>5</sup> com o ingresso deferido no processo judicial por comprovar a representatividade adequada.

Importante destacar que nenhuma alteração legislativa foi necessária para essa evolução de enquadramento sindical, bastando a interpretação teleológica da CLT à luz da Constituição.

Desde o fim do regime militar e com a liberdade sindical relativa trazida pela CF/88, o Ministério do Trabalho passou a admitir registros sindicais que agregassem atividades afins.

Nos anos 1990 e 2000, múltiplos sindicatos patronais pelo país ajustaram suas denominações para incluir o termo “Logística”, sem que isso fosse óbice ao registro ou continuidade do registro já existente. A título ilustrativo, o próprio MTE reconheceu a regularidade, como de diversos outros filiados à CNT, do Sindicato das Empresas de Transporte de Cargas e Logís-

---

4. [https://planotransporte.cnt.org.br/#:~:text=O%20Plano%20CNT%20de%20Transporte%20e%20Log%C3%ADstica,e%20a%C3%A9reo%2C%20al%C3%A9m%20do%20transporte%20p%C3%BAblico%20urbano\).](https://planotransporte.cnt.org.br/#:~:text=O%20Plano%20CNT%20de%20Transporte%20e%20Log%C3%ADstica,e%20a%C3%A9reo%2C%20al%C3%A9m%20do%20transporte%20p%C3%BAblico%20urbano).)

5. <https://cnt.org.br/documento/04a3ec70-201f-469d-97d4-2b9c15bb570a>.

tica de Santa Rosa/RS (SINTRALOG-RS), reativando seu registro sindical e confirmando sua representatividade mista.

EXTRATO DO CADASTRO																																																									
<b>Entidade</b>																																																									
Ativa																																																									
CNPJ: 10.189.928/0001-10	Grau Entidade: Sindicato	Código Sindical: 000.003.519.98372-0																																																							
Razão Social: SINDICATO DAS EMPRESAS DE TRANSPORTE DE CARGAS E LOGÍSTICA DE SANTA ROSA																																																									
Denominação: SINTRALOG - RS - Sindicato das Empresas de Transporte de Cargas e Logística de Santa Rosa.																																																									
<b>Representação</b>																																																									
Área Geoeconômica: Urbano	Grupo: Empregador	Classe: Empregadores																																																							
Categoria: Econômica das empresas de transportes de cargas ou bens e logística.																																																									
Abrangência: Intermunicipal																																																									
Base Territorial: *Rio Grande do Sul*: Horizontina, Santa Rosa, Santo Cristo, Três de Maio, Tucunduva e Tuparendi.																																																									
<b>Dados de Localização</b>																																																									
Logradouro: Rua João Dahne - até 349/350	Número: 328																																																								
Complemento:	Bairro: Centro	CEP: 98.780-078	Localidade/UF: Santa Rosa/RS																																																						
E-Mail: atendimento@sintralog.com.br	Site: www.sintralog.com.br																																																								
DDD 1: 55	Telefone 1: 35121170																																																								
<b>Directoria</b>																																																									
Duração do Mandato: 2 anos	Funcionamento da direção: Presidencialismo	Total de votantes: 20																																																							
Forma de eleição: Direta	Total de sindicalizados: 402	N. de chapas: 1	N. de votos da chapa vencedora: 20																																																						
N. total de dirigentes eleitos: 16																																																									
<b>Data início mandato:</b> 18/12/2023	<b>Data término mandato:</b> 17/12/2025																																																								
<table border="1"> <thead> <tr> <th>Função</th> <th>CS</th> <th>RF</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Presidente</td> <td>X</td> <td>X</td> </tr> <tr> <td>Tesoureiro</td> <td></td> <td>X</td> </tr> <tr> <td>Membro do Conselho Fiscal</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Secretário Geral</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Suplente de Diretoria</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Vice-Presidente</td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>				Função	CS	RF	Presidente	X	X	Tesoureiro		X	Membro do Conselho Fiscal			Secretário Geral			Suplente de Diretoria			Vice-Presidente																																			
Função	CS	RF																																																							
Presidente	X	X																																																							
Tesoureiro		X																																																							
Membro do Conselho Fiscal																																																									
Membro do Conselho Fiscal																																																									
Membro do Conselho Fiscal																																																									
Membro do Conselho Fiscal																																																									
Membro do Conselho Fiscal																																																									
Membro do Conselho Fiscal																																																									
Membro do Conselho Fiscal																																																									
Secretário Geral																																																									
Suplente de Diretoria																																																									
Suplente de Diretoria																																																									
Suplente de Diretoria																																																									
Suplente de Diretoria																																																									
Suplente de Diretoria																																																									
Suplente de Diretoria																																																									
Vice-Presidente																																																									
<b>Filiação</b>																																																									
Federação: FEDERACAO DAS EMPRESAS DE LOGISTICA E DE TRANSPORTE DE CARGAS NO RIO GRANDE DO SUL - FETRANSUL																																																									
ATIVA	CNPJ: 94.596.384/0001-09																																																								
Confederação: CONFEDERACAO NACIONAL DO TRANSPORTE																																																									
ATIVA	CNPJ: 00.721.183/0001-34																																																								

Esse e diversos outros exemplos (v. item 4, adiante) demonstram que é pacífica, há décadas, a compreensão de que logística pertence ao campo do transporte para fins de organização sindical patronal.

A CNT, fundada em 1954 para representar os transportadores, hoje naturalmente abarca também as empresas de logística em sua base de representação setorial, sem qualquer prejuízo à unicidade ou à especificidade da categoria.

### 3.4 Legislação, normativos da ANTT e Contran sobre logística e transporte

A ANTT reconhece expressamente que funções tradicionalmente associadas à logística – como movimentação, armazenagem e entrega de cargas – fazem parte do próprio transporte de cargas. Por exemplo, a Resolução ANTT 5.982/2022 (RNTRC) define como “Empresa de Transporte Rodoviário de Cargas – ETC” toda pessoa jurídica “que tenha o transporte rodoviário de cargas como atividade econômica”. Ou seja, qualquer empresa cujo negócio principal seja deslocar mercadorias por rodovias enquadra-se como transportadora. A mesma norma define o Transportador Rodoviário Remunerado de Cargas – TRRC como “pessoa [...] que exerce a atividade econômica de transporte rodoviário de cargas, por conta de terceiros e mediante remuneração”.

Em outras palavras, mesmo cooperativas ou empresas de logística que operem veículos – ainda que terceirizados – caem nessa definição de TRRC. Ademais, a Resolução exige que essas empresas comprovem a posse (ou arrendamento) de veículos de carga para se inscreverem no RNTRC, o que reforça que as atividades logísticas ali consideradas dependem efetivamente do transporte rodoviário de mercadorias.

Resolução ANTT 5.982/2022 (RNTRC) – Define a “Empresa de Transporte Rodoviário de Cargas – ETC” como pessoa jurídica que tenha “o transporte rodoviário de cargas como atividade econômica” e o “Transportador Rodoviário Remunerado de Cargas – TRRC” como quem exerce essa atividade econômica, por conta de terceiros e mediante remuneração. Essas definições abrangem operadores logísticos que atuam na cadeia de transporte de mercadorias.

Essa exigência evidencia que o registro e a atividade reconhecida pela ANTT estão ligados à movimentação física de cargas, não apenas à gestão logística abstrata.

Portal ANTT, o próprio conceito de Operador de Transporte Multimodal (OTM) definido pela ANTT inclui explicitamente serviços logísticos: um OTM é “pessoa jurídica, transportadora ou não [...] contratada como principal para a realização do Transporte Multimodal de Cargas, da origem até o destino”, e “suas atividades incluem, além do transporte, os serviços de coleta, unitização, desunitização, consolidação, desconsolidação, movimen-

tação, armazenagem e entrega da carga ao destinatário”. Ou seja, a ANTT equipara coleta, estocagem e distribuição de mercadorias a etapas integrantes do transporte multimodal.<sup>6</sup>

Resolução Contran 965/2022 – Define e regulamenta “áreas de segurança e de estacionamentos específicos de veículos”. Embora trate de trânsito, essa norma reconhece a necessidade de infraestrutura dedicada (ex.: pátios e áreas reservadas) para veículos de grande porte, típicos do transporte de cargas. Isso demonstra atenção do Conselho às etapas logísticas que apoiam o transporte rodoviário (como estacionamento de caminhões em pontos estratégicos).

Assim, operações logísticas de embarque, amarração e circulação de cargas também são reguladas pelo Código de Trânsito (via resoluções do Contran).

Além desses normativos, outros atos oficiais corroboram a visão de que logística e transporte são integrados. Em notícias institucionais a ANTT trata empresas de logística como agentes do setor: por exemplo, foi realizada inspeção técnica na “Operadora de Transporte Multimodal (OTM) Tora Soluções Logísticas”,<sup>7</sup> demonstrando que entidades de logística são enquadradas como transportadoras multimodais.

Da mesma forma, a ANTT destaca a visita a Terminais Multimodais e ao Centro Logístico Industrial Aduaneiro (CLIA) de Betim, observando que um CLIA é “um porto seco que dispõe de 75 mil m<sup>2</sup> de área alfandegada, incluindo pátio de containers”.

Segundo autoridades da ANTT, tais iniciativas reforçam a multimodalidade e a integração entre rodovia, ferrovia e armazenagem para garantir “maior agilidade na logística do país”.

Isso indica que a própria agência trata centros de distribuição, terminais e armazéns como parte da infraestrutura de transporte.

- 
6. <https://www.gov.br/antt/pt-br/assuntos/cargas/transporte-multimodal-de-cargas>.
  7. <https://www.gov.br/antt/pt-br/assuntos/ultimas-noticias/antt-realiza-inspecao-tecnica-com-a-empresa-tora-solucoes-logisticas#:~:text=A%20Ag%C3%Aancia%20Nacional%20de%20Transportes,de%20Janeiro%20e%20Esp%C3%ADrito%20Santo>.

Em termos de classificação técnica sindical, as normas acima consolidam que empresas de logística enquadraram-se na categoria econômica de transporte. O RNTRC só cadastrava transportadores (TAC, ETC, CTC) cuja atividade envolve mover carga, e o próprio regimento define “transporte rodoviário de cargas” como atividade típica dessas empresas.

O Contran, por sua vez, regula aspectos inerentes ao tráfego de cargas (peso, dimensões, amarrações, áreas de embarque/estacionamento etc.), tratando indiretamente a logística como parte do sistema de transporte.

Ademais, a Resolução Contran 945, de 28 de março de 2022, estabelece os requisitos mínimos de segurança para a amarração das cargas transportadas em veículos de carga, com o objetivo de prevenir acidentes durante o transporte terrestre. A norma determina que toda carga deve estar devidamente amarrada, ancorada e acondicionada de forma a impedir deslocamentos durante manobras bruscas, frenagens ou curvas. Para isso, devem ser utilizados dispositivos apropriados, como cintas têxteis, correntes ou cabos de aço, com capacidade nominal de trabalho equivalente a pelo menos o dobro do peso da carga, além de outros acessórios auxiliares, como barras de contenção, calços e mantas de atrito.

Fica expressamente proibido o uso de cordas para amarração de carga (art. 4º e ss., Contran 945/2022), sendo permitida sua utilização apenas para fixação de lonas. O condutor é responsável por verificar periodicamente o tensionamento dos dispositivos durante o trajeto e reapertá-los se necessário. Veículos com carroceria de madeira devem obedecer a requisitos específicos, como uso de madeira de alta densidade e reforços metálicos. Cargas em carrocerias abertas com guardas laterais rebatíveis devem ser amarradas pelo lado interno das guardas, salvo quando a carga ocupar todo o espaço interno da carroceria. Em veículos tipo prancha ou com carroceria aberta, cada unidade transportada deve ser amarrada em pelo menos quatro pontos fixos da estrutura metálica.

Para cargas que não ocupam toda a carroceria, deve-se utilizar dispositivos diagonais que impeçam movimentos longitudinais. O painel frontal, quando utilizado como batente, deve ter resistência adequada e a carga não pode ultrapassá-lo se houver risco de deslizamento. Em baús tipo *sider*, as lonas laterais não são consideradas estruturas de contenção, sendo exigidos pontos de amarração. Já nos veículos com carroceria fechada, as paredes podem funcionar como contenção e os pontos de amarração internos são opcionais.

A Resolução Contran 945/2022 está diretamente relacionada à logística, mais especificamente à logística de transporte. Ela trata da segurança na amarração e fixação de cargas em veículos de transporte rodoviário, um aspecto fundamental para garantir a integridade da carga, a segurança do condutor e dos demais usuários das vias, além da conformidade com a legislação vigente. Esse tipo de norma influencia a eficiência das operações logísticas, uma vez que a correta fixação das cargas reduz riscos de acidentes, perdas e avarias durante o trajeto. Além disso, contribui para a confiabilidade da cadeia de suprimentos, evita prejuízos financeiros e reforça a responsabilidade legal dos transportadores e das empresas envolvidas na operação. Dessa forma, ao estabelecer padrões técnicos e operacionais, a resolução integra-se ao campo da logística ao regulamentar práticas essenciais para o transporte seguro e eficiente de mercadorias.

O descumprimento das disposições do Contran pode gerar infrações previstas no Código de Trânsito Brasileiro, como conduzir com dispositivos em mau estado ou usar cordas indevidamente, entre outras, o que reforça que a logística está diretamente ligada ao transporte.

Os normativos federais da ANTT e do Contran deixam claro que as operações logísticas de coleta, armazenagem, movimentação e entrega de mercadorias são fases integrantes do transporte rodoviário de cargas. Assim, juridicamente fundamenta-se que empresas de logística, ao prestarem serviços de movimentação de carga, devam ser enquadradas na categoria econômica do transporte. Isso justifica o deferimento de sua filiação ao sistema sindical da CNT como transportadoras, nos termos dos atos regulamentares mencionados.

Acrescenta-se que a Lei 9.611, de 19 de fevereiro de 1998, que dispõe sobre o Transporte Multimodal de Cargas no Brasil, estabelece regras claras sobre sua definição, execução, responsabilidades e aspectos tributários. Segundo a legislação, o transporte multimodal é aquele que utiliza duas ou mais modalidades de transporte (rodoviário, ferroviário, aquaviário, aéreo etc.), desde a origem até o destino da carga, sob a responsabilidade de um único operador, mediante um único contrato.

Esse operador, chamado Operador de Transporte Multimodal (OTM), pode ser transportador ou não, desde que devidamente habilitado e registrado no órgão federal competente. O OTM é responsável não só pelo transporte em si, mas também pelos serviços de coleta, armazenagem, movimentação, unitização, desunitização, consolidação documental e entrega

final, o que reforça a ideia de que a logística envolve diretamente o transporte como elemento central da operação.

A lei determina que o documento que formaliza a operação é o Conhecimento de Transporte Multimodal (CTMC), que comprova o contrato e regula toda a movimentação da carga. O OTM é o responsável pela integridade da carga e responde por perdas, danos ou atrasos, podendo exercer o direito de regresso contra seus subcontratados. Estabelece-se também a possibilidade de arbitragem para resolver conflitos e regras específicas para controle aduaneiro, responsabilidade tributária, cobertura securitária e limites de responsabilidade.

Além disso, a norma destaca que a unidade de carga (como contêineres) é parte integrante do transporte, não sendo considerada mera embalagem, e que sua movimentação deve seguir padrões internacionais de segurança. A lei ainda trata do despacho aduaneiro e das atribuições fiscais do operador, conferindo-lhe papel ativo nas operações de comércio exterior.

Por fim, a Lei 9.611/1998 deixa claro que a logística, no contexto da movimentação de carga, está intrinsecamente ligada ao transporte, sendo este o eixo central em torno do qual os demais serviços logísticos se organizam.

Da mesma forma a Lei 13.103/2015 reconhece que o transporte não funciona isoladamente: para que o trabalho do motorista e a movimentação de cargas ocorram de forma eficiente, segura e legal, é imprescindível uma estrutura logística de apoio.

A referida lei, ao disciplinar o exercício da profissão de motorista, trata de forma expressa da importância da infraestrutura logística como elemento fundamental para a efetividade do transporte rodoviário de cargas e passageiros. A norma estabelece que os locais de espera, repouso e descanso dos motoristas devem obedecer a requisitos mínimos de segurança, higiene, conforto e acessibilidade, e proíbe a cobrança pelo uso desses espaços quando estiverem sob responsabilidade de transportadores, embarcadores, destinatários de carga ou operadores logísticos.

Esses locais incluem estações rodoviárias, pontos de parada e apoio, hotéis, alojamentos, refeitórios e postos de combustíveis, demonstrando que a estrutura de apoio ao motorista é uma engrenagem essencial da cadeia logística.

A Lei também impõe ao poder público a obrigação de ampliar a disponibilidade desses espaços, por meio da inclusão de cláusulas específicas nos

contratos de concessão de rodovias, da revisão de contratos existentes, do cadastramento de pontos adequados e da criação de linhas de crédito para incentivar a implantação da infraestrutura necessária. Além disso, determina que os órgãos competentes publiquem, atualizem e ampliem periodicamente a relação de trechos rodoviários que contenham estrutura adequada, e que a fiscalização do cumprimento das normas seja inicialmente educativa.

Essas previsões demonstram com clareza que a logística, tal como prevista na legislação, é indissociável do transporte. A movimentação eficiente de mercadorias e passageiros exige mais do que veículos e motoristas; depende de uma infraestrutura integrada, que ofereça condições adequadas de operação e descanso ao longo das rotas percorridas.

Dessa forma, conclui-se que tanto a legislação quanto os atos normativos da ANTT e do Contran reconhecem expressamente que a logística é parte integrante e indissociável do transporte.

As atividades de coleta, armazenagem, movimentação, consolidação, entrega, segurança da carga e infraestrutura de apoio são tratadas como fases operacionais do transporte rodoviário, ferroviário ou multimodal de mercadorias. Isso comprova que empresas de logística que realizam ou coordenam fisicamente o deslocamento de cargas – ainda que por meio de terceiros – devem ser juridicamente enquadradas como transportadoras ou conexas ao transporte. A logística, portanto, não se limita à gestão ou planejamento; ela se materializa no transporte, que é o eixo estruturante e indispensável da cadeia logística nacional.

#### 4. Relatórios e pesquisas institucionais e governamentais

No relatório de pesquisa “Logística e Transporte no Brasil: Uma análise do Programa de investimentos 2013-2017 em Rodovias e Ferrovias”,<sup>8</sup> do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), do Ministério do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão, na página 7, encontramos definições e caracterizações da logística, entre as diversas definições de logística, destacam-se as que se seguem:

8. [https://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/7420/1/RP\\_Log%C3%ADstica\\_2016.pdf#:~:text=1,os%20fluxos%20de%20informa%C3%A7%C3%B5es%20correlatas.](https://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/7420/1/RP_Log%C3%ADstica_2016.pdf#:~:text=1,os%20fluxos%20de%20informa%C3%A7%C3%B5es%20correlatas.)

- a. “Conjunto das atividades de movimentação e armazenagem, organizado para facilitar o fluxo de produtos dos fornecedores de matérias-primas até o consumidor final e os fluxos de informação que colocam os produtos em movimento” (Ribeiro, 2010, p. 3).
- b. “O processo de planejar, implementar e controlar eficientemente, ao custo correto, o fluxo e armazenagem de matérias-primas e estoque durante a fabricação de produtos acabados, e as informações relativas a essas atividades, desde o ponto de origem até o local de consumo, visando atender aos requisitos do cliente” (Fiesp, 2016).

De acordo com a referida pesquisa, o conceito de logística passou por diversas transformações ao longo dos últimos anos. O Quadro 1 resume essa trajetória evolutiva, dividindo-a em cinco períodos distintos. Cada fase é caracterizada por dois aspectos principais: a visão predominante sobre a logística naquele momento e o ponto central de atenção ou atuação.

## QUADRO 1

### **Evolução do conceito de logística (anos 1940 até os dias atuais)**

Período	Perspectiva dominante	Foco
Fase zero	Administração de materiais	Gestões de estoque e de compras (custos) e movimentação de materiais
Fase um	Administração de materiais + distribuição	Otimização do sistema de transporte
Fase dois	Competição + logística integrada	Visão sistêmica da empresa e integração por sistemas de informações
Fase três	Cadeia de suprimento	Visão sistêmica da empresa, incluindo fornecedores e canais de distribuição
Fase quatro	Cadeia de suprimento + consumidor eficiente e responsável (globalização, parcerias e meio ambiente)	Amplo uso de alianças estratégicas, co-markership, subcontratação e canais alternativos de distribuição

Fonte e elaboração: Wood Junior e Zuffo (1998).

Obs.: Fase zero (até os anos 1940); fase um (dos anos 1950 aos 1960); fase dois (dos anos 1970 a meados dos 1980); fase três (segunda metade dos anos 1980 aos 1990); e fase quatro (final dos anos 1990 em diante).

É importante ressaltar que toda essa transformação no conceito de logística – tanto na perspectiva dominante quanto no foco – só se tornou viável graças aos avanços nos sistemas de transporte, comunicação, engenharia, tecnologia da informação, além da melhoria na gestão de processos e de pessoas, entre outros fatores.

A logística é responsável por planejar, executar e controlar o fluxo de mercadorias e informações, desde o fornecedor até o consumidor final. Em outras palavras, ela garante a movimentação eficiente de bens, algo essencial para o funcionamento do sistema econômico, com impacto direto na organização urbana e na infraestrutura. Por isso, as empresas precisam integrar de forma eficiente as atividades de armazenamento, embalagem e transporte, buscando otimizar cada etapa da cadeia logística e reduzir os custos envolvidos, especialmente os de transporte.

De acordo com Carvalho (2002, p. 37) a logística possui cinco grandes componentes, quais sejam:

- instalações;
- armazenamento;
- gestão de estoque;
- informação; e
- transportes.

O armazenamento faz parte da estratégia de manter produtos em locais específicos, influenciando diretamente os custos com transporte, já que as tarifas geralmente consideram o volume e o tamanho dos embarques. Consolidar produtos para formar cargas maiores pode reduzir os custos de transporte, compensando os gastos com a manutenção de estoques (Bowersox, Closs e Cooper, 2007).

Durante o processo logístico, há momentos em que o estoque precisa ser armazenado e manuseado adequadamente – por exemplo, ao embalar produtos individuais em caixas, o que facilita sua movimentação e transporte. Assim, as atividades de armazenamento, manuseio e embalagem são essenciais para garantir agilidade no fluxo de mercadorias ao longo da cadeia produtiva (Bowersox, Closs e Cooper, 2007).

O planejamento da armazenagem busca minimizar o tempo de parada dos veículos de transporte, exigindo sistemas ágeis de transferência de car-

ga. Do ponto de vista financeiro, o objetivo é encontrar um equilíbrio, pois economizar em uma atividade pode gerar aumento de custo em outra (Goebel, 1996).

O custo ideal só pode ser determinado ao somar todos os custos envolvidos, equilibrando despesas conflitantes para definir o número adequado de depósitos. Por isso, Goebel (1996) reforça que gerir isoladamente as atividades logísticas não resulta em economia total.

A gestão de estoques é uma peça-chave na logística, pois o valor só é agregado quando o produto está no lugar certo, na hora certa. A logística visa posicionar e movimentar estoques estrategicamente, garantindo disponibilidade no tempo, local e condições desejadas, ao menor custo possível. Também busca reduzir despesas com transporte por meio de embarques maiores, maximizando o giro de mercadorias e mantendo a qualidade do serviço prestado (Bowersox, Closs e Cooper, 2007).

A logística tem no transporte um de seus pilares fundamentais e inegociáveis, sendo ele uma das principais responsabilidades dentro da cadeia logística. De fato, existem três formas principais de se obter esse serviço essencial: a primeira é por meio da operação de uma frota própria; a segunda, contratando uma transportadora; e a terceira, utilizando múltiplas transportadoras para atender às especificidades de cada tipo de embarque (Bowersox, Closs e Cooper, 2007).

O gestor logístico deve, portanto, considerar o transporte como elemento estratégico e pode combinar diferentes modalidades – frota própria e serviços terceirizados – para alcançar maior eficiência e redução de custos. Hoje, transportadoras independentes vão além da simples movimentação de cargas e oferecem serviços adicionais, como a separação de produtos, montagem de cargas sob demanda e personalização das entregas, agregando valor ao processo logístico.

É preciso destacar que o transporte exige uma grande quantidade de recursos – de tempo, financeiros e ambientais – e, portanto, precisa ser gerido com inteligência. Em termos de tempo, os sistemas de transporte funcionam com base em economias de escala (redução do custo por quilo transportado quanto maior for a carga) e de distância (redução proporcional do custo por quilo conforme a distância aumenta). Assim, o transporte se torna mais econômico à medida que os embarques são maiores e percor-

rem trajetos mais longos, sem perder de vista as exigências dos clientes em relação à qualidade e ao prazo.

Do ponto de vista financeiro, o transporte representa uma fatia significativa do custo logístico. Nos Estados Unidos, por exemplo, ele é responsável por mais de 60% dos custos totais de logística<sup>9</sup>. Além disso, perdas e avarias nas mercadorias durante o transporte contribuem para o aumento desses gastos.

No aspecto ambiental, o transporte tem impactos diretos e indiretos. É um dos maiores consumidores de combustíveis fósseis, e sua operação está ligada a consequências ambientais como emissão de poluentes atmosféricos, ruídos e congestionamentos, o que reforça a necessidade de planejamento logístico sustentável (Bowersox, Closs e Cooper, 2007).

Dessa forma, reforça-se que o transporte não é apenas um componente da logística – ele é sua espinha dorsal. Sem transporte eficiente, seguro e bem gerido, toda a cadeia logística se compromete. Logo, planejar, contratar, operar e controlar o transporte é uma das principais obrigações logísticas, com impacto direto sobre o desempenho econômico, ambiental e operacional das organizações.

O transporte é responsável não apenas pela maior parcela dos custos logísticos, mas também por possibilitar a movimentação eficiente de mercadorias em todas as etapas da cadeia produtiva. A escolha adequada do modal de transporte impacta diretamente os custos, os prazos, a sustentabilidade ambiental e a competitividade do setor produtivo.

A logística integrada exige planejamento estratégico do transporte, considerando variáveis como tipo de carga, disponibilidade de infraestrutura e desempenho operacional dos modais. O transporte, portanto, é elemento estruturante da logística e deve ser tratado como responsabilidade central na formulação de políticas e investimentos logísticos.

A análise logística, portanto, é voltada ao transporte, pois seu desempenho impacta diretamente os custos, a eficiência operacional e os efeitos ambientais. De acordo com o relatório do IPEA, o modal rodoviário apresenta o melhor desempenho geral (10 pontos), mas com maior custo de

9. [https://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/7420/1/RP\\_Log%C3%ADstica\\_2016.pdf#:~:text=1,os%20fluxos%20de%20informa%C3%A7%C3%B5es%20correlatas.](https://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/7420/1/RP_Log%C3%ADstica_2016.pdf#:~:text=1,os%20fluxos%20de%20informa%C3%A7%C3%B5es%20correlatas.)

construção (US\$ 440 mil/km), menor vida útil dos veículos (10 anos) e maior emissão de poluentes, chegando a 10,17 libras de óxidos nitrosos por tonelada a cada 100 milhas percorridas<sup>10</sup>.

Já o modal hidroviário, embora com desempenho operacional mais baixo (18 pontos), tem o menor custo de construção (US\$ 34 mil/km), maior vida útil dos equipamentos (50 anos), zero desmatamento e a menor emissão de poluentes (0,53 libras de óxidos nitrosos).

O modal ferroviário, com desempenho intermediário (14 pontos), tem custo de construção de US\$ 1,4 milhão por quilômetro, vida útil de 30 anos e emite 1,83 libras de óxidos nitrosos por tonelada a cada 100 milhas, sendo mais eficiente que o rodoviário em termos ambientais e de capacidade para grandes volumes<sup>11</sup>.

Esses dados evidenciam que a análise logística é, essencialmente, uma análise de transporte, sendo este o eixo estruturante da logística e fator decisivo para a competitividade, sustentabilidade e integração da cadeia produtiva.

O Plano Nacional de Logística – PNL 2025,<sup>12</sup> elaborado pela Empresa de Planejamento e Logística (EPL) ligado ao Ministério dos Transportes, confirma que o planejamento logístico no Brasil está diretamente orientado ao setor de transportes. A logística é analisada como instrumento estratégico de organização e otimização dos fluxos de carga no território nacional, tendo o transporte como seu principal elemento de estrutura e operação. Isso se evidencia na metodologia do plano, que utiliza simulações de demanda, modelagem de redes multimodais e análise de custos e capacidade dos modais para orientar investimentos públicos e privados.

De acordo com o panorama de 2015 apresentado no PNL, o transporte rodoviário respondeu por 65% da movimentação de cargas (1.548 bilhões de toneladas-quilômetro útil – TKU), enquanto o ferroviário participou com

- 
10. [https://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/7420/1/RP\\_Log%C3%ADstica\\_2016.pdf#:~:text=1,os%20fluxos%20de%20informa%C3%A7%C3%B5es%20correlatas](https://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/7420/1/RP_Log%C3%ADstica_2016.pdf#:~:text=1,os%20fluxos%20de%20informa%C3%A7%C3%B5es%20correlatas)
  11. [https://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/7420/1/RP\\_Log%C3%ADstica\\_2016.pdf#:~:text=1,os%20fluxos%20de%20informa%C3%A7%C3%B5es%20correlatas](https://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/7420/1/RP_Log%C3%ADstica_2016.pdf#:~:text=1,os%20fluxos%20de%20informa%C3%A7%C3%B5es%20correlatas)
  12. <https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/PIT/politica-e-planejamento/publicacoes/pnl2025.pdf>

15% (356,8 bilhões de TKU) e o aquaviário com 16%, incluindo cabotagem e hidrovias. Essa concentração no modal rodoviário gera gargalos, maior custo logístico (11,7% da receita das empresas, contra 8% nos EUA) e elevação da emissão de poluentes. Em contrapartida, modais como o ferroviário e o hidroviário apresentam maior eficiência energética e menores custos operacionais, mas permanecem subutilizados.

O transporte ferroviário, por exemplo, tem capacidade para grandes volumes e longas distâncias, com custo por tonelada transportada mais competitivo. Ainda assim, o Brasil possui cerca de 29 mil km de malha ferroviária, sendo apenas 7 mil km plenamente utilizados. Já as hidrovias, com mais de 41 mil km de extensão, utilizam somente 11.100 km para transporte de cargas, mesmo sendo o modal com o menor custo por quilômetro e menor impacto ambiental.

O PNL 2025 propõe a reestruturação da matriz de transportes com base em critérios logísticos de eficiência, propondo empreendimentos estratégicos que aumentem a oferta dos modais mais eficientes e sustentáveis. Isso inclui a ampliação da capacidade de escoamento ferroviário e hidroviário, a integração entre modos (intermodalidade) e a redução de gargalos logísticos. As análises do PNL são feitas com base em quatro grupos de cargas (carga geral, granel sólido agrícola, granel sólido não agrícola e granel líquido) e levam em conta variáveis como custos de transporte, tempos de deslocamento, distâncias, disponibilidade de infraestrutura e emissões de CO<sub>2</sub>.

Portanto, o PNL reafirma que a logística, no Brasil, deve ser compreendida como uma análise técnica orientada à melhoria do transporte. A infraestrutura logística está intimamente conectada à qualidade da rede de transportes, sendo esta responsável por viabilizar a circulação de mercadorias, reduzir custos de produção, ampliar mercados e integrar as regiões do país. Logo, qualquer estratégia logística nacional precisa, necessariamente, passar pelo planejamento, modernização e integração dos modais de transporte.

Diante do exposto, fica evidente que o transporte é um elemento central e estruturante da logística moderna. Ele não apenas viabiliza o fluxo físico de mercadorias ao longo da cadeia produtiva, mas também influencia diretamente os aspectos econômicos, operacionais e ambientais das organi-

zações. A evolução do conceito de logística, aliada ao avanço das tecnologias e à complexificação dos processos, reforça que a responsabilidade logística é inseparável da gestão eficiente do transporte.

Planejar, operar e controlar o transporte com precisão não é apenas uma etapa da logística – é o que garante sua existência e efetividade. Assim, a gestão logística precisa reconhecer o transporte como seu principal agente de integração e performance, assumindo que a excelência logística só será possível com um sistema de transporte eficaz, confiável e sustentável.

Em síntese, tanto a literatura especializada quanto as decisões judiciais mais atuais respaldam a tese de que transporte de cargas e logística integram uma mesma categoria econômica, não havendo impedimento legal para sua representação unificada. Essa convergência doutrinária e jurisprudencial deve orientar a revisão do presente caso.

#### **4. Exemplos práticos e setoriais da interdependência transporte-logística**

Para além dos argumentos jurídicos, a realidade concreta do setor de transportes oferece inúmeros exemplos práticos nos quais a interdependência entre logística e transporte se revela de forma inequívoca. Podemos citar, entre outros:

- a. Terminais Rodoviários (Rodoviárias): Estruturas como rodoviárias, embora voltadas ao transporte de passageiros, envolvem intensa logística operacional – gestão de embarques, desembarques, bagagens, horários e manutenção – tudo integrado à atividade de transporte rodoviário. Empresas que administram terminais de ônibus fazem parte do ecossistema do transporte, provendo suporte logístico indispensável para o fluxo de pessoas e encomendas.
- b. Portos Secos (EADIs): Os chamados portos secos (estações aduaneiras no interior) funcionam como hubs logísticos interligados a modais de transporte. Nesses locais, ocorrem armazenagem, consolidação e desconsolidação de cargas, despacho aduaneiro etc., mas sempre vinculados ao transporte de cargas que chega ou sai por rodovias, ferrovias ou aeroportos. São um claro exemplo de instalação logística que não existe isoladamente, mas sim como

- parte integrante da cadeia de transporte internacional e intermodal.
- c. Pátios Logísticos e Centros de Distribuição: Grandes pátios logísticos e CD's são utilizados por transportadoras para estacionar frotas, agrupar cargas, redistribuir mercadorias e otimizar rotas de entrega. Tais locais combinam infraestrutura física (armazenagem) e gestão logística com a operação de transporte (veículos entrando e saindo com cargas). Empresas que gerem esses empreendimentos atuam simultaneamente no suporte logístico e na viabilização do transporte eficaz, evidenciando a fusão das duas atividades.
  - d. Aeroportos e Terminais de Carga Aérea: A administração aeroportuária e de terminais cargueiros é outra atividade logística intimamente ligada ao transporte. Aeroportos são pontos de convergência onde se realizam procedimentos logísticos (check-in, triagem de cargas, acondicionamento) para viabilizar o transporte aéreo. Empresas concessionárias de aeroportos e operadores de terminais aéreos, apesar de não transportarem elas mesmas as cargas, fazem parte do setor de transporte ao fornecerem a estrutura e logística necessária para que a movimentação ocorra.
  - e. Concessões de Rodovias: Empresas concessionárias de rodovias administraram a infraestrutura viária por onde transitam os transportadores de cargas. Embora sua atividade seja a gestão logística da via (manutenção, pedágio, monitoração de tráfego) e não o transporte em si, é inequívoco que elas integram o setor de transporte, pois sua existência se justifica pelo serviço de logística viária prestado aos transportadores. Muitas concessionárias, inclusive, filiam-se a federações de transporte, ilustrando que são reconhecidas como parte do mesmo segmento econômico.
  - f. Plataformas Intermodais: Centros intermodais de carga – que conectam, por exemplo, linhas ferroviárias com frotas rodoviárias, ou hidrovias com armazéns terrestres – sintetizam perfeitamente a união entre logística e transporte. Nesses locais, empresas de logística planejam e executam a transferência de cargas de um modal para outro, coordenando horários, embalagens, documentações etc., ao passo que empresas transportadoras realizam os desloca-

mentos correspondentes. A operação só é bem-sucedida porque ambas trabalham de forma integrada, num sistema único de transporte-logística.

Os casos supramencionados demonstram, na prática, que é inviável traçar uma linha divisória absoluta entre logística e transporte. Em todos eles, a logística aparece como extensão natural da atividade de transportar (seja pessoas, seja bens), provendo infraestrutura, planejamento e suporte operacional. Por conseguinte, setorialmente não há ruptura entre empresas de transporte e de logística – elas convivem num mesmo ambiente econômico e frequentemente sob as mesmas entidades representativas, visando solucionar conjuntamente os desafios de movimentação de cargas. Ignorar essa realidade equivaleria a desmembrar artificialmente um setor integrado.

## 5. Logística e comércio: distinção necessária

Para robustecer a tese de que logística se enquadra junto ao transporte, é fundamental lembrar sua diferença em relação ao comércio. Apesar de sua estreita relação, logística e transporte não se confundem com a atividade comercial em si. Ambos são serviços de suporte à realização do comércio – pois garantem a circulação e entrega de bens –, mas constituem setores econômicos distintos, com natureza jurídica e operacional próprias.

Transporte e logística são atividades-meio que possibilitam o comércio, mas não o inserem-se como atividade-fim. Isso quer dizer que, embora sem transporte e logística o comércio não existiria em escala e eficiência, tais atividades não realizam atos de comércio diretamente, e sim prestam serviços que permitem que o comércio ocorra.

A tentativa de caracterizar logística como simples ramo do comércio deriva de uma visão economicista equivocada, que distorce os padrões de classificação setorial. Se considerarmos toda atividade de movimentação ou transformação de mercadorias como parte do “comércio”, corre-se o risco de esvaziar o conceito de outras atividades econômicas.

Por exemplo, seguindo esse raciocínio, qualquer etapa da produção poderia ser entendida como comércio: desde a extração de matéria-prima, passando pela produção industrial, transporte, armazenamento, até a distribuição seria tudo englobado pelo rótulo comercial.

Esse resultado ampliaria exageradamente o conceito de comércio, ignorando as diferenças de natureza entre produzir, transportar e vender. Logística e transporte não vendem mercadorias ao consumidor final; eles movimentam, armazenam e entregam mercadorias que serão vendidas, o que é uma função diversa.

O comércio se define pela venda de bens e serviços ao consumidor final, enquanto o transporte e a logística se concentram nas operações de movimentação, armazenagem e distribuição desses bens entre produtores, distribuidores e pontos de venda.

Logo, transportadoras e operadoras logísticas não podem ser tratadas como empresas “comerciais”, da mesma forma que fábricas ou produtoras de bens também não o são, embora todos integrem uma cadeia maior que desemboca no comércio.

Essa distinção conceitual é necessária para garantir o adequado enquadramento das empresas e a representação sindical.

Transporte é o alicerce da logística, e logística é quem organiza as etapas do transporte – ambos são essenciais, mas autônomos em relação à atividade comercial.

Em suma, interpretar a logística ao lado do transporte, e não do comércio, respeita a realidade operacional e assegura que cada setor econômico seja regulado e representado de acordo com suas peculiaridades.

## 6. Situação atual e risco do entendimento restritivo

Adotar a tese de que “logística não pertence à categoria transporte” traria consequências graves e despropositadas para a organização sindical e para o setor. Atualmente, diversos sindicatos ligados a este setor econômico são representados pela CNT, incluindo, de forma integrada e harmônica, tanto empresas de transporte quanto de logística, sem que haja sobreposição de competências ou conflitos de representação.

Muitas dessas entidades sindicais, constituídas nas últimas décadas, inclusive trazem em suas denominações ambos os termos (“Transporte e Logística”), exatamente refletindo a abrangência de seu rol de representados. A existência dessas entidades mistas foi sendo legitimada pelo próprio Ministério do Trabalho ao longo do tempo, seja por meio de registros deferi-

dos, seja por meio de alterações estatutárias aprovadas, considerando a evolução do mercado.

Se, de repente, passasse a prevalecer o entendimento restritivo manifestado nos referidos indeferimentos, várias entidades sindicais atualmente vigentes poderiam ter sua representatividade questionada ou invalidada. Imagine-se, por exemplo, sindicatos de transportadoras que incorporaram o segmento logístico em seu escopo: eles poderiam ser instados a excluir as empresas de logística de sua base, ou essas empresas ficariam órfãs de representação até que um novo sindicato exclusivamente de logística fosse criado – o que, além de burocrático, contraria o interesse coletivo já consolidado.

Em última análise, a própria Confederação Nacional do Transporte (CNT) teria comprometida sua capacidade de representar institucionalmente todo o setor de transporte e logística, já que parte de suas associadas (as empresas de logística) seriam declaradas “não conexas às transportadoras” e, portanto, fora do alcance do sistema confederativo atual. Essa fragmентаção enfraqueceria a voz setorial em negociações coletivas e fóruns públicos, prejudicando tanto transportadores quanto operadores logísticos.

Vale notar também que as empresas de logísticas locais ficariam sem sindicato próprio e, ao mesmo tempo, impedidas de integrar o sindicato das transportadoras, configurando clara situação de desamparo sindical. Tal resultado contraria os princípios da ampla representatividade e da promoção da organização sindical previstos na legislação.

A Portaria MTE 3.472/2023, que regula o registro sindical, objetiva coibir duplicidade de representação e conflitos, mas não visa cercear a formação de sindicatos legítimos em categorias emergentes ou afins. Logo, insistir na separação entre transporte e logística onde não há sequer conflito real de categorias significa inviabilizar a representatividade patronal no setor de forma absolutamente contraproducente.

Em resumo, manter o indeferimento de registros sindicais de entidades que pretendem representar o transporte e a logística com base nessa tese traria riscos sistêmicos: quebra da tradição de unidade do setor de transporte e logística, proliferação de disputas de enquadramento, zonas sem cobertura sindical, e enfraquecimento institucional da CNT e federa-

ções associadas. Tudo isso recomenda uma reflexão cuidadosa e a revisão do posicionamento adotado no caso.

## 7. Conclusão

Os fundamentos aqui expostos demonstram de forma clara a viabilidade – jurídica, institucional e operacional – de se reconhecer transporte e logística como partes de uma mesma categoria econômica homogênea.

Não há qualquer proibição legal a esse arranjo; ao contrário, ele está em plena sintonia com o espírito da lei e com a evolução do Direito Sindical após a Constituição Federal de 1988.

Afirmar que são setores estanques contraria a realidade do setor, as classificações da CNAE e CBO, o art. 511 da CLT, normas da ANTT e Contran, além de comprometer a coerência da organização sindical patronal historicamente reconhecida. Assim, o enquadramento de empresas de logística no sistema sindical do transporte é legítimo, necessário e juridicamente fundamentado.

Em conclusão, reafirma-se que transporte e logística formam, na essência, um só setor econômico, caracterizado pela unidade de objetivos e interesses.

A logística, longe de ser um prolongamento do comércio, é parte complementar do sistema de transporte – o elo de planejamento, coordenação e execução que permite ao transporte cumprir seu papel.

## Referências

- BOWERSOX, D. J.; CLOSS, D. J.; COOPER, M. B. Gestão da cadeia de suprimentos e logística. Rio de Janeiro: Elsevier, 2007.
- CARVALHO, J. M. C. de. Logística. 3. ed. Lisboa: Edições Silabo, 2002.
- FIESP – FEDERAÇÃO DAS INDÚSTRIAS DO ESTADO DE SÃO PAULO. Conceito de logística. Brasília: Fiesp, 2016. Disponível em: <http://www.fiesp.com.br/transporte-logistica/>. Acesso em: 17 set. 2025.
- GOEBEL, D. Logística: otimização do transporte e estoques na empresa. Estudos em Comércio Exterior, v. 1, n. 1, jul./dez. 1996. Disponível em: <http://goo.gl/123456>.

gl/bYppTn. Acesso em: ago. 2010. MARCELINO, P. R. P. A logística da precarização. São Paulo: Expressão Popular, 2004

MARTINS, Sérgio Pinto. Direito do trabalho. 36. ed. São Paulo: Saraiva, 2020.

RIBEIRO, D. M. Logística: conceitos, problemas e perspectivas. Curitiba: Ipardes, 2010. (Nota Técnica, n. 10).

WOOD JUNIOR, T.; ZUFFO, P. K. Supply Chain Management. Revista de Administração de Empresas, São Paulo, v. 38, n. 3, p. 55-63, 1998.