

A mobilidade como aliada

Estratégias para um trânsito fluido é a
essência para um transporte mais eficiente

Eventos

12ª Conferência de Tarifas discute a defasagem e o preço do diesel

Serviços SETCESP

Seleção de Talentos auxilia na busca por novos profissionais

Indicadores

Descubra quais são as alternativas ao diesel para caminhões



18
serviços



1500
associados



12900
atendimentos*



1900
participantes
em eventos*



450
profissionais
capacitados*

SETCESP



Direcionando o caminho
do **transportador**

*de janeiro a agosto de 2022

www.setcesp.org.br



Onde tem gente, tem cargas

Caro leitor,

Pessoas compram, consomem, usam. Precisam de alimentos, vestuários, remédios, enfim... o fato é que para levar tudo isso até elas, os veículos de cargas são indispensáveis.

Onde tem gente, tem cargas chegando e o transportador entregando.

Mas em uma cidade que cresceu de forma súbita e desordenada, a falta de infraestrutura para o recebimento de cargas fez com que o caminhão fosse considerado, injustamente, um vilão. Só que os veículos de cargas, independente do modelo, atendem o coletivo e não o individual.

Não somos a causa da falta de mobilidade, e sim parte da solução para que ela seja mais fluída.

Um trânsito menos congestionado é o que também desejamos. E buscamos fomentar as soluções para melhorar o fluxo de deslocamento, durante o Fórum de Transporte, Logística e Abastecimento Urbano. Logo na matéria de capa, leia os principais pontos abordados.

Reforçando a mensagem transmitida no evento pelo nosso secretário de Logística e Transportes do Estado, João Octaviano Machado Neto, "a chegada do caminhão é a solução e não o problema".

Também realizamos a Conferência de Tarifas de Frete com a presença do jornalista político Caio Copolla. Promovemos ainda, uma série de encontros com os candidatos ao Governo de São Paulo, entregando em mãos as principais propostas do nosso setor para o Estado.

Uma informação que não posso deixar de pontuar, é o lançamento do serviço de Seleção de Talentos, que auxiliará as transportadoras no processo de admissão de novos colaboradores. Veja os detalhes.

Essas novidades e muito mais, você encontra nas páginas a seguir.

Boa leitura!

Adriano Depentor

SETCESP

EXPEDIENTE

SETCESP – Sindicato das Empresas de Transportes de Carga de São Paulo e Região

Rua Orlando Monteiro, 21 • Vila Maria • São Paulo • SP • 02121-021
Tel.: (11) 2632-1000 • www.setcesp.org.br

Presidente do Conselho Superior e de Administração: Adriano Depentor

Vice-Presidentes:

- 1º Vice-Presidente: Marcelo Rodrigues
- 2º Vice-Presidente: Roberto Mira
- 3º Vice-Presidente: Antonio Luiz Leite
- 4º Vice-Presidente: Cesar Francisco Pelucio
- 5º Vice-Presidente: Hélio José Rosolen

Secretário Geral: Marinaldo Barbosa dos Reis

- 1º Suplente: Barbara Calderani
- 2º Suplente: Ramon Alcaraz

Tesoureiro: Altamir Filadelfi Cabral

- 1º Suplente: Gylson Ribeiro
- 2º Suplente: Celso Salgueiro

Presidente Executiva: Ana Jarrouge

CONSELHO FISCAL

Titulares: Thiago Menegon, José Maria Gomes e Luis Felipe Machado
Suplentes: Paulo Estevam Scremim, Antonio Tiburcio de Santana Neto e Armando Masao Abe

DELEGADOS REPRESENTANTES

Titular: Adriano Depentor
Suplente: Tayguara Helou

REVISTA SETCESP EXPEDIENTE

Publicação bimestral do Sindicato das Empresas de Transportes de Carga de São Paulo e Região

CONSELHO EDITORIAL

Adriano Depentor, Altamir Filadelfi Cabral, Marcelo Rodrigues, Marinaldo Barbosa dos Reis, Ana Jarrouge e Camila Florencio

Coordenação

Camila Florencio

Produção Editorial

Comunicação SETCESP

Reportagem e Redação

Aline Maciel

Colaboração

Gabrielly Andrade, Giséle Gomes e Matheus Almeida

Fotografia

Comunicação SETCESP

Direção de Arte e Diagramação

Roberto Cesar Gomes

Circulação: Nacional

Contato: imprensa@setcesp.org.br | (11) 2632-1070



www.setcesp.org.br

Acompanhe as principais notícias do SETCESP



- 
- 4** **PARCERIA**
Cofipe
- 8** **SUSTENTABILIDADE**
Certificações que atestam qualidade e sustentabilidade
- 10** **BATE-PAPO EMPRESARIAL**
Entrevista com Thomas Gautier, CEO da plataforma Freto
- 12** **NÚCLEO JURÍDICO**
Tudo o que você precisa saber sobre o Vale Pedágio Obrigatório
- 16** **RECURSOS HUMANOS**
Programas de capacitação de motoristas: sua empresa possui um?
- OPINIÃO**
20 “As pautas e reivindicações do TRC entregue em mãos”, por Antonio Luiz Leite
- INDICADORES**
24 Quais são as alternativas ao diesel para caminhões?
- COMJOVEM SP**
28 Seminário Itinerante é realizado em São Paulo
- IPTC**
30 Novos dados reafirmam a escassez de motoristas
- TECNOLOGIA**
34 Saída do 2G e a chegada das tecnologias autossuficientes
- MATÉRIA DE CAPA**
38 Por um trânsito mais fluido
- 44** **DIRETORIA E COMISSÕES**
Um reconhecimento a quem nos recebe bem
- 48** **SERVIÇOS SETCESP**
Na busca por novos talentos
- 52** **SETCESP ENTREVISTA**
Cristina Albuquerque, gerente de Mobilidade Urbana do WRI Brasil
- VEZ E VOZ**
56 Para quebrar o silêncio contra a violência doméstica
- EVENTOS**
60 Para entender a política de preços no transporte de cargas
- RADAR**
64 Um giro pelas estradas do Brasil
- SETCESP EM AÇÃO**
66 Agenda (Agosto / Setembro)
- SEST SENAT**
70 Jovem Aprendiz, presente!
- BEM-VINDOS**
72 Veja quem chegou no nosso time
- CURSOS**
74 Veja os cursos em destaque no bimestre
- PENSE NISSO**
76 Quem protege os maus ofende os bons



Cofipe, Guarulho / 2011

Cofipe, concessionária da marca Iveco, completa 25 anos

Empresa do Grupo Comolatti, a Cofipe se consolida como uma das maiores redes da marca Iveco no país

Focada em atendimento ao cliente, com um pós-venda sólido e que busca entender as necessidades de cada operação, desde um profissional autônomo a um grande frotista, a Cofipe fidelizou, ao longo dos anos, mais de 22 mil clientes, que sabem onde encontrar seriedade e confiabilidade quando buscam veículos Iveco para seus negócios.

A Cofipe está presente com 4 lojas, localizadas em São Paulo, Guarulhos, Grande ABCD e Baixada Santista, sendo que nas duas primeiras, disponibiliza todo o tipo de serviço de pós-vendas, inclusive, funilaria e pintura.

A concessionária também é a maior distribuidora de peças do Brasil com mais de 8 mil itens em estoque e logística própria de distribuição que asseguraram a maior taxa de disponibilidade de peças de reposição para os seus clientes.

Além disso, é certificada pela Iveco em todos os Programas de Atendimento ao Cliente. São mais de 120 colaboradores treinados pela montadora para garantir a melhor experiência aos clientes da marca, desde a definição do veículo adequado à necessidade, bem como, toda a manutenção dos produtos Iveco.

Marcelo Danielli, diretor da Cofipe, explica que o sucesso das últimas décadas se dá ao empenho e profissionalismo de toda a equipe, que se mantém atualizada, dedicada e motivada em atender e garantir

IVECO DAILY 2022
PARA SER ÚNICO COMO VOCÊ,
É PRECISO EVOLUIR SEMPRE.



Taxas à partir de 0,99% a.m em 36 meses*

*Banco CNHI - sujeito à análise de crédito. Taxa referencial, podendo ocorrer alterações conforme mercado financeiro



**FLEXIBILIDADE
COM A CARTEIRA B**

Além de ser ágil e fácil de manobrar, qualquer pessoa com a Carteira B pode dirigir e ter livre acesso aos centros urbanos.



CONFORTO

Cabine mais silenciosa, com novos bancos e regulagens.



TECNOLOGIA

Novo painel TFT, comandos no volante e novos sensores opcionais: pneus, crepuscular e de chuva.



ECONOMIA

Até 6% mais econômico, manutenção 22% mais barata. Tanque Arla com autonomia de mais de 3.500km e sistema Eco Switch.



FORÇA E ROBUSTEZ

Novo e exclusivo motor F1C-MAX com 160 cv de potência e turbina GVT. 200kg a mais de capacidade de que a versão anterior.



(11) 95437-0085



**MATRIZ
COFIPE NORTE**
Av. Pr. Castelo Branco, 3.333 C
Canindé, São Paulo, SP
Tel.: (11) 3475-2375

COFIPE GUARULHOS
Av. Monteiro, 42
VI Monteiro Lobato, Guarulhos, SP
Tel.: (11) 2529-8000

COFIPE ANCHIETA
Rua Eugênio Belloto, 200
Vila Liviero, São Paulo, SP
Tel.: (11) 2504-2000

COFIPE SANTOS
Rua Ary Barroso, 226
Chico de Paula, Santos, SP
Tel.: (13) 3797-8900

A gente não para.

DAILY Único como você.





Marcelo Danielli, diretor da Cofipe

o melhor desempenho operacional da frota de seus clientes.

“Somos um grande time de profissionais treinados pela Iveco que sempre estão dispostos a dar o seu melhor para encantar os clientes, fornecedores, parceiros comerciais, sempre com o grande espírito colaborativo, porque o atendimento de excelência precisa estar além do papel, é no dia a dia, no olho a olho”, explica ele.

Ampla estoque de peças e produtos

Devido ao seu foco no pós-venda, a Cofipe tem um dos maiores estoques de peças originais Iveco, além de contar com oficinas equipadas e 56 boxes de atendimento, serviços 24 horas para emergências, além de funilaria e pintura com certificação de qualidade e alto padrão aceito por todas as seguradoras. Dessa forma, os clientes Cofipe sabem que podem contar com uma estrutura gigantesca, com profissionais

capacitados e treinados não apenas para vender, mas para oferecer todo o suporte necessário.

“A Cofipe conta com um estoque de caminhões novos e seminovos, tanto da linha leve, quanto da média, pesada e extra pesada. Temos também micro-ônibus da marca Iveco e um amplo estoque de peças”, acrescenta Danielli.

“Oferecemos diversas formas de financiamento através do banco da montadora com atrativas linhas de CDC / Finame e também através do Consórcio Iveco, possibilitando que o cliente amplie ou

renove sua frota da maneira mais adequada a sua necessidade e planejamento financeiro. Contamos também com Contratos de Manutenção que asseguram atendimento ao cliente em todo o Brasil”, completa o executivo.

65 Anos do Grupo Comolatti

Em 1957, o italiano Evaristo Comolatti desembarcou no Brasil em busca de uma vida melhor. Afinal, poucas eram as oportunidades para jovens empreendedores na Itália depois da Segunda Guerra. Com muitos sonhos na bagagem, ele aportou em Santos e seguiu para São Paulo, uma cidade que estava em franca expansão.

Com grande determinação, inteligência, bom senso e forte espírito empreendedor, Evaristo começou a atuar no segmento automotivo, revendendo peças de FNM e Alfa Romeo. O trabalho em ritmo acelerado fez surgir novas oportunidades de negócios, com a abertura e a aquisição de empresas nas áreas automotiva, imobiliária e até gastronômica. E assim, o Grupo Comolatti ganhou força, volume, clientes e, intuitivamente, acabou preparando o terreno para a Iveco fincar sua bandeira no país, em 1997.



Cofipe Norte /1997

Sabe como a Pamcary virou referência em seguros de transporte e gestão de riscos?



Criando a maioria das soluções existentes no mercado.



A história da Pamcary se inicia com a própria história do setor de transporte de cargas. Isso porque foi ela que desenvolveu as principais soluções do mercado, integrando seguros, gestão de riscos e assistência 24 horas.

(11) 3889-1488

www.gps-pamcary.com.br

GPS Pamcary

[gps_pamcary](https://www.instagram.com/gps_pamcary)

Pamcary

PAMCARY[®]



Certificações que atestam qualidade e sustentabilidade

Mais do que o cumprimento de determinadas exigências, elas demonstram o compromisso com a responsabilidade empresarial

As certificações são registros com os quais é possível classificar uma empresa por sua eficiência e segurança, utilizando critérios técnicos. No caso das transportadoras, elas se tornam também uma espécie de garantia para o cliente – os embarcadores.

“É uma forma de tornar público o compromisso de que farão uma gestão responsável e sustentável das operações de transportes, com pilares na qualidade ambiental e social”, diz Marco Gallão, mestre em direito Ambiental com especialização na área de Logística e Transportes.

Para ele, as preocupações com o meio ambiente deixaram de ser um tema restrito aos ambientalistas, ganhando força como diferencial competitivo no mercado. “É uma preocupação geral, e não apenas das transportadoras, todos estão atentos aos impactos causados por suas atividades”, acrescenta.

Com este mesmo ponto de vista Helio Ciffone, especialista em implantação de Sistemas de Gestão, afirma que as certificações se tornaram um fator decisivo na hora da contratação. “Atualmente, os grandes compradores nacionais e internacionais não querem correr riscos e terem seus negócios prejudicados por omissão de seus parceiros, ou por má qualidade de produtos e serviços adquiridos”, diz.

Muito além do que um simples papel entregue por entidades de auditoria, certificar uma empresa significa que foi feita a comprovação de que ela passou por um rigoroso processo de análise. Esse

procedimento estabelecerá requisitos para que todas as suas ações sejam executadas e melhoradas permanentemente.

Ciffone revela que existe um sistema de normatização mundial que tem por base princípios éticos, técnicos, de segurança, de preservação ambiental e responsabilidade social, que visa manter um 'padrão aceitável' de qualidade e segurança, nas cadeias de fornecimento de serviços.

"Aqui no Brasil começamos em 1987, com a primeira edição da Norma Brasileira (NBR) ISO (sigla para *International Organization for Standardization*, em português; Organização Internacional de Normalização) 9001, 9002 e 9003, voltada para o aspecto da qualidade de produtos e serviços. Em 2004, foi instituída a NBR ISO 14001 direcionada a preservação do meio ambiente, sendo que as Normas Regulamentadoras (NR's) referentes aos parâmetros de segurança e saúde ocupacional já existiam", conta o especialista.

Um fato a se pensar é que algumas certificações para transportadoras fazem parte de exigências legais. Isso pode variar de acordo com a especialidade de transporte, por isso é importante a empresa saber quais são obrigatórias no seu segmento. Para atuar com produtos perigosos, por exemplo, há várias normas específicas.

Tanto Gallão quanto Ciffone, são instrutores de cursos no SETCESP ligados à área de qualidade. Eles concordam que nos dias de hoje, é preciso mais do que estar em dia com a regulamentações para evitar multas.

Ambos acreditam que é necessário ter um olhar cuidadoso nos

processos de gestão, que incluem medidas de segurança, sustentabilidade e saúde dos colaboradores. E para isso é preciso investir no desenvolvimento de pessoas, principalmente àquelas que na empresa atuam na sustentabilidade e segurança. Só assim, é possível manter a perenidade dos negócios.

"No segmento de logística e transporte de cargas, ainda estamos engatinhando no que se refere ao uso e aplicação de Sistemas de Gestão, como ferramenta gerencial. Começamos a dar os primeiros passos, há uma longa caminhada pela frente", aponta Ciffone.

Para que sua empresa esteja ao mesmo tempo, adequada às normas legais vigentes e comprometida com a qualidade e a responsabilidade empresarial, listamos a seguir as principais certificações para uma transportadora. Confira quais e o que elas atestam:

ISO 9001 - Essa é a mais conhecida, responsável por comprovar que a transportadora é capaz de oferecer todos os serviços de acordo com as leis. Ela também engloba as normas ISO 9004 (implantação do sistema de gestão de qualidade); e ISO 19001 (auditoria do sistema de gestão de qualidade).

ISO 14001 - Voltado para o meio ambiente, o ISO 14001 estabelece a implantação do Sistema de Gestão Ambiental (SGA). Assim como o 9001, inclui várias outras normas, como as de auditorias ambientais (ISO 14010) e desempenho ambiental (ISO 14031).

ISO 45001 - A ISO 45001 é a norma internacional para a gestão da Saúde e Segurança Ocupacional (SSO). É uma exigência regulatória em muitos países, e ajuda

as organizações a demonstrar seu compromisso interno e externo com a segurança no local de trabalho.

SASSMAQ - O Sistema de Avaliação de Saúde, Segurança, Meio Ambiente e Qualidade é, desde 2005, um pré-requisito para todas as transportadoras que pretendem transportar produtos químicos. É uma certificação de que foi avaliado o desempenho das empresas na intenção em reduzir riscos durante as operações de distribuição e transporte.

Transqualit - Essa certificação tem como base a ISO 9000 e também aglomera um conjunto de normas técnicas. A norma recebe também o nome de NBR 14884. Seu objetivo é garantir a qualidade em toda a cadeia de entrega aos clientes.

Essas são algumas certificações, entre muitas outras. Uma dica final é sua empresa verificar quais são as certificações mais valorizadas pelos seus clientes, e então, investir nestas pois trarão um diferencial e agregarão valor para seu o negócio. A sustentabilidade também agradece.





“TUDO NA PALMA DA MÃO”

Thomas Gautier, CEO da plataforma Freto, conta como o boom de novos aplicativos têm simplificado a logística rodoviária

Como é administrar simultaneamente, embarcadores que necessitam de frete e transportadores que buscam demandas de cargas?

O Freto foi feito para que a oferta e a demanda se encontrem: melhores cargas e melhores entregadores. Nosso intuito é agregar valor para embarcadores e transportadores, em que um cresça com o outro. Isso está entre nossos principais objetivos: gestão eficiente e simplificação da logística rodoviária. Queremos construir uma relação ganha-ganha, com agilidade no frete, redução de custos, melhora nas margens, mais conforto e serviço humanizado. Promovemos uma revolução na maneira de usar a estrada para aproveitar oportunidades.

Quais critérios são avaliados antes do Freto promover esse *match* (do inglês; combinação) entre o transportador e o embarcador?

Fazemos o acompanhamento da jornada do transporte de carga até a entrega. Avaliamos documentos como: o do veículo, a CNH do motorista, registros em

órgãos do governo, existência da carga, condições dos caminhões, preferência de rotas, entre outras coisas. A questão da segurança e do *compliance* sempre foi muito importante para nós e, por isso, garantimos que apenas motoristas qualificados e empresas homologadas tenham acesso. Outra certeza é que as cargas estão disponíveis e serão pagas com o preço combinado e comunicado previamente. Quanto mais o transportador usa o nosso aplicativo, mais o Freto conhece ele, e isso agiliza a contratação ao criar processos simplificados e de máxima personalização.

O setor de transporte rodoviário de cargas ainda costuma ser bastante conservador. Qual é o desafio de engajar as novas tecnologias neste meio?

Este é um setor carente de processos tecnológicos, muito embora exista um movimento das empresas querendo se digitalizar para fortalecer a competitividade. Para que isso aconteça, também é preciso investir em pessoas, a inovação sempre inclui o humano. Estratégias que aliam *high-tech* à fidelização dos transportadores são bandeiras que sempre defendemos.

Qual é o perfil dos embarcadores cadastrados e como os transportadores podem encontrá-los através do Freto?

Nossos embarcadores, sendo indústrias e transportadoras, atuam nos mercados de açúcar, grãos (soja e milho), siderurgia, papel e celulose, cimenteiras, água e lácteos. Trabalhamos essencialmente no transporte rodoviário de carga pesada, com o caminhão que sai cheio, grandes volumes e tudo que dê escala. As cargas ficam disponíveis na plataforma e nossos transportadores, que têm acesso ao aplicativo, estão em contato com uma inteligência artificial desenvolvida pelo Freto, que encontra em até 1 minuto uma carga de acordo com o seu perfil. Tudo na palma da mão!

Dá para dizer que os aplicativos vêm ajudando o setor de transporte a avançar no mercado?

A digitalização da logística é necessária pelas eficiências que traz: visibilidade, agilidade e *compliance*. Então, sim, os aplicativos vêm ajudando muito este setor. Em pouco mais de 3 anos de existência, superamos R\$ 10 bilhões em fretes movimentados na plataforma. É um mercado em expansão e esse *boom* de novos aplicativos têm colaborado para este crescimento.



A plataforma logtech mais completa do mercado.



Com o Freto você:

- Publica ofertas de frete na plataforma de forma rápida e segura;
- Possui visibilidade de toda operação de cargas contratadas/disponíveis;
- Possui todos os documentos da viagem e comprovantes de entrega organizados em um só lugar.
- Tem acesso a mais de **161 mil motoristas ativos e qualificados**;
- Tem um painel de monitoramento dos transportadores contratados e do status das viagens;

Saiba mais em
Aponte sua câmera para o QR Code!



Fale com nosso time: Claudia@freto.com.br



Clube da
Estrada



Conheça o **Clube da Estrada**, maior plataforma de relacionamento com o **Caminhoneiro**, gerenciada e mantida pelo **Freto**. O Clube já recebeu mais de **800 mil visitas** de estradeiros em busca de cuidado e descanso, além de mais de **2 milhões de serviços gratuitos prestados** aos profissionais, focados no seu bem-estar e na sua saúde. **Saiba mais: www.clubedaestrada.com.br**



Tudo o que você precisa saber sobre o Vale Pedágio Obrigatório

Apesar de não ser um assunto novo, algumas empresas ainda tem dúvidas sobre o VPO. Se a sua é uma delas, te convidamos a esclarecê-las a seguir. E se não, leia para reforçar suas certezas

O **Vale Pedágio Obrigatório** é regulamentado pela resolução nº 2885/2008 da ANTT (Agência Nacional de Transporte Terrestre). Foi instituído pela Lei Federal nº 10.209/2001, atendendo na época, as exigências dos motoristas autônomos, que se manifestaram para que o valor pago no pedágio não integrasse a remuneração pelo frete.

Desta forma, quando se trata da contratação de uma transportadora, automaticamente, além do valor negociado para o frete é preciso pensar na antecipação do valor de pedágio conforme a legislação.

“Isto consiste em nada mais do que, ao fazer uma roteirização, verificar se no caminho há praças de pedágio. Calcular o valor a ser pago ao passar por cada uma delas, considerando inclusive, a quantidade de eixos do veículo. E então, fazer o adiantamento deste valor antes do início da prestação do serviço”, explica a coordenadora jurídica do SETCESP, Caroline Duarte.

Só que esse repasse não pode ser feito junto com o frete, e nem ser através de dinheiro em espécie. “Tem que ser feito via empresas habilitadas pela ANTT, são as chamadas empresas fornecedoras de VPO, indicadas no site da agência”, esclarece Duarte.

Até aqui, a dinâmica parece bem simples. Mas a situação fica mais complexa, porque as exigências mudam dependendo da modalidade de transporte.



FROTA PESADAS, SOLUÇÕES LEVES

SEGURANÇA, TECNOLOGIA E ECONOMIA!



Único que garante a presença do veículo no momento do abastecimento.



Abastecimento 100% automático eliminando desvios de combustível.



Tecnologia que integra o abastecimento interno e externo.



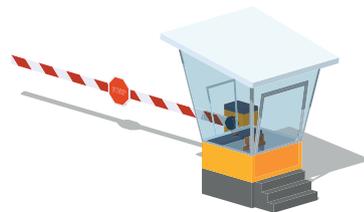
Única solução que coleta dados de forma totalmente automatizada.



Instalação fácil e rápida com cobertura em todo o Brasil.

SOLICITE UMA PROPOSTA!





“Falando especificamente da carga lotação, quando é de um único cliente, essa responsabilidade é a **princípio do embarcador**. Ou seja, quem contrata uma empresa para o transporte nessa modalidade, é que deve adquirir e repassar o vale pedágio”, diz a coordenadora.

Entretanto, a figura da **transportadora como responsável pelo fornecimento do VPO** surge quando ela deixa de prestar um serviço com veículo próprio, e faz uma subcontratação. Isto é, quando ela contrata um transportador autônomo de carga (TAC) ou uma outra Empresa de Transporte de Cargas (ETC).

Em relação à carga fracionada, se a transportadora atua nessa modalidade com o uso de veículo próprio, registrado em sua frota no RNTRC (Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas), neste caso, ela dividirá a cobrança pelo vale pedágio entre os embarcadores que a contrataram.

Agora se o frete dessa carga fracionada não for com o veículo próprio, as circunstâncias também mudam, porque há uma configuração de uma subcontratação, e para essas situações, recai sobre a transportadora a obrigatoriedade de antecipação.

“Veja, lá no início não tinha obrigação, porque estava fazendo o transporte na modalidade de carga fracionada. Contudo, se foi deixado de fazer isso com o veículo próprio e subcontratei o frete, foi estabelecido uma outra relação, na qual tenho a figura de contratante e contratado. Esta configuração é que costuma ser um dos pontos de maiores dúvidas”, detalha Duarte.

Um outro alerta é com relação ao registro para a formalização dessa antecipação. Na Lei (artigo 7º) consta que é necessário: “registrar, no documento comprobatório de embarque, o valor do Vale-Pedágio Obrigatório e o número de ordem do seu comprovante de compra[...]”.

Logo, fica claro que não basta antecipar o VPO pela empresa habilitada, é preciso também registrar essas respectivas informações no MDF-e (Manifesto Eletrônico de Documentos Fiscais), onde há um campo próprio para inserir o CNPJ do responsável pelo fornecimento, o CNPJ do fornecedor (empresa habilitada), número do comprovante e o valor.

“Se houver alguma fiscalização é por meio dessas informações que a ANTT consegue comprovar que foi realizada a antecipação. É preciso estar atento a tudo o que a legislação exige: a antecipação e o registro”, reforça a coordenadora.

Quanto às funcionalidades operacionais da forma de pagamento do VPO, elas são diversas e entre os principais modelos estão: cartões, tags e cupons eletrônicos.

Quem são as empresas fornecedoras habilitadas para emissão do VPO?

O modelo de VPO oferecido ao mercado pela **Veloe** é via uso de tags, conforme conta o superintendente de produtos da empresa, Mauro Telles.

Segundo ele, esse formato de pagamento oferece vantagens como o planejamento e acompanhamento da rota com informações das passagens, que são reportadas pelas concessionárias. É aceito em praças de pedágios de todo o País.

“É uma forma de profissionalizar e automatizar o setor e suas atividades, uma vez que, garante o valor referente aos pedágios de determinado trajeto sem andar com dinheiro em espécie, o que também ajuda a reforçar a segurança”, diz Telles.

Além do modelo de tags, o **Sem Parar Empresas** oferece também os meios de cupons e cartão. A gerente comercial, Thais Ribeiro, conta que todas essas modalidades disponíveis são homologadas pela ANTT e aceitas em 100% das praças de pedágio de todo Brasil.

“O contratante pode oferecer ao transportador um cartão exclusivo, carregando previamente o crédito com valor das despesas de pedágio necessárias no trajeto. A emissão de cupons impressos substitui o dinheiro para pagamento. Já através da tag, o crédito do valor do pedágio entra diretamente na conta que o transportador tem no Sem Parar, que por sua vez, não precisa enfrentar filas para atravessar a praça de pedágio”, aponta Ribeiro.

Para o transportador, independente do modelo operacional do VPO que será utilizado, fica o alerta que é importante estar em dia com a fiscalização e evitar multas emitidas pela ANTT.

Veloe também é



VELOE É A SUA PARCEIRA QUANDO O ASSUNTO É MOBILIDADE.

Veloe faz muito mais do que **poupar você de filas em pedágios e estacionamentos**. É a solução e mais completa de mobilidade para pessoa física e jurídica do seu carro particular e até a administração da frota de veículos de empresas de todos os tamanhos.

Saiba mais em:



ve|oe



Programas de capacitação de motoristas: sua empresa possui um?

A qualificação dos condutores une o conhecimento técnico com a valorização da atividade de transporte

Apesar da ascensão das novas tecnologias serem consideradas as principais promotoras de competitividade no cenário empresarial, existem outras competências que agregam muito valor na prestação dos serviços, como o desenvolvimento e capacitação de pessoas.

No setor de transporte por exemplo, o treinamento de motoristas é uma peça-chave para uma condução mais econômica e uma maior eficiência na prestação dos serviços. A condição de ter a habilitação exigida, por si só, não quer dizer que a pessoa vai corresponder às expectativas.

E as empresas sabem disso, por isso muitas delas vem investindo cada vez mais, na qualificação de seus condutores. "Treinar, capacitar, educar para o trabalho e para a vida é o caminho mais adequado para a humanização do trânsito", comenta Salete Argenton, gerente da Fabet (Fundação Adolpho Bó-sio de Educação no Transporte).

Para ela, não importa se o motorista é iniciante ou experiente, existem informações e habilidades que só serão adquiridas em um curso de aperfeiçoamento. "São competências técnicas e comportamentais,

CONSÓRCIO
MAGGI



Caminhões
Ônibus

**TODA LINHA VOLKSWAGEN CAMINHÕES
E ÔNIBUS DO LEVE AO EXTRAPESADO,
DISPONÍVEL PARA CONSÓRCIO!**



Carlos Passini

Cel: (11) 9.8157-0300

carlos.passini@consorciomaggi.com.br

Vagner Barroca

Cel: (11) 9.6081-0218

vagner.barroca@consorciomaggi.com.br



Cinto de segurança salva vidas.
Imagens meramente ilustrativas.

(11) 4025-6000 • 0800-778-1100

   /consorciomaggi



ensinadas para que eles desempenhem suas atribuições na condução dos veículos de carga de forma adequada, com segurança, eficiência e, sobretudo, com postura ética”, diz.

A Fabet tem vários programas de especialização para profissionais do volante que são requisitados por transportadoras de todos os tamanhos. Embora nas empresas maiores, seja mais comum, encontrar programas internos.

Juliano Alba, gerente de tráfego e de manutenção e frota da Jamef Transportes, diz que a empresa desenvolve um programa para os condutores focado em segurança e no bem-estar.

“Contamos com cursos de direção defensiva, que reforçam as leis de trânsito e o equilíbrio entre vida pessoal e o trabalho. Há algum tempo, implementamos também o Programa Acidente Zero (PAZ) que visa a mitigação de qualquer incidente. Aproximadamente 90% do time de motoristas já passou por ele. Permanecemos atuando constantemente com reciclagens, novos cursos e reintegrações”, fala Alba.

Algo bem parecido acontece na Braspress Transportes Urgentes, a gerente de Recursos Humanos, Sarita Almeida, revela que o programa de qualificação de condutores da empresa possui 4 etapas distintas: o treinamento teórico, um com uso do simulador, a operação na prática e a viagem assistida.

Em uma das fases, três instrutores que a empresa possui fazem o acompanhamento prático

do motorista dentro do pátio da transportadora e fornecem orientações sobre como fazer o *check list* de verificação do veículo antes da viagem.

“Já com relação a viagem assistida, os motoristas recém-admitidos ou os promovidos para o cargo de motorista carreteiro, realizam viagens com os motoristas mentores – aqueles mais experientes; que os ensinam as rotas e os pontos de paradas autorizados”, conta Almeida.

Enquanto isso, na RTE Rodonaves, acontece o programa 'Tração - Escola de Motoristas' que já formou mais de 200 profissionais. Nele, funcionários de dentro da organização que têm o desejo de atuar como condutores de veículos de cargas, podem se candidatar e passar por uma seleção para participar do projeto.

O programa surgiu como parte de uma demanda interna da empresa que observou a escassez de mão de obra para exercer essa função. Dessa forma teve por intenção manter o seu quadro

de RTE Rodonaves sempre completo frente às novas demandas do mercado.

“Mais do que saber dirigir, o motorista precisa saber operar os caminhões para um melhor desempenho e competitividade da empresa. Além das exigências legais é preciso ter comprometimento, responsabilidade com as regras da organização e as tarefas designadas, cumprindo prazos, e exigências de acordo com o que é transportado. Todas essas questões são ensinadas no Programa Tração”, explica Oswaldo Maia, diretor de gente e gestão da RTE Rodonaves.

Como podemos observar, a capacitação de motoristas é uma estratégia bastante interessante para quem busca elevar o nível de precisão e eficácia do transporte. A empresa é beneficiada com a redução de custos, melhoria da imagem, otimização da produtividade, diminuição de prejuízos por quebras, acidentes ou perda de mercadorias, dentre outras vantagens. Então por que não fazer?





Conte com a **líder em gestão ambiental** para apoiar sua empresa em qualquer momento.

A **Ambipar Response** oferece soluções sustentáveis desenvolvidas para o seu negócio.



EMERGENCY
RESPONSE



MARINE
SERVICES



RESPONSE
AIR



ENVIRONMENTAL
RESPONSE



TRAINING



MEDICAL
RESPONSE



INDUSTRIAL
SERVICES



OUTSOURCING



Vendas:

+55 11 3526-3526

+55 19 99999-9584

vendas@ambipar.com

www.ambipar.com





As pautas e reivindicações do TRC entregue em mãos

Por **Antonio Luiz Leite**

Vice-presidente do SETCESP

Se tem algo de diferente nessas Eleições 2022 é o acirramento das ideias. As pessoas estão mais engajadas na política e dispostas a compartilhar suas opiniões. Figuras comuns ou públicas, têm mostrado o seu posicionamento. Mas independentemente do resultado das urnas, vou me ater neste artigo, quanto às obrigações dos novos eleitos e como a atuação deles impactará no transporte rodoviário de cargas.

O governador do estado de São Paulo que assumirá o mandato para gestão 2023-2026, terá que estabelecer um bom diálogo com a presidência. Precisar negociar bem para atrair investimentos, principalmente, quando falamos em infraestrutura. Precisamos modernizar a forma como fazemos o transporte e a logística. Realizar uma verdadeira ampliação e integração, entre modais para escoar as riquezas do país.

As primeiras concessões para o melhoramento e expansão da malha rodoviária foram feitas há mais de 20 anos. É necessário modernizar os termos dos contratos, e que nesses novos modelos estejam previstos aquilo que é o básico para quem está na estrada: paradas decentes e seguras, com área de descanso, alimentação e banheiros. Isso é o mínimo que o profissional motorista espera. Muito da escassez de mão de obra que temos no setor é por conta do descaso e negligência da gestão pública, e se isso não for corrigido, poderá levar, daqui a alguns anos, a um gargalo logístico.

Com tanta tecnologia de monitoramento que existe no mercado, não é compreensível o porquê ainda



TECNOLOGIA®

ENTENDA A SOLUÇÃO:



IMOBILIZADOR 3S 1.0

IMOBILIZAÇÃO ELETRÔNICA: EXCLUSIVIDADE 3S!

A melhor solução contra roubo e furto de veículos e cargas do mercado atinge a marca de **500 CAMINHÕES RECUPERADOS!**

05 ANOS DE ATUAÇÃO

+ 1.900 EMPRESAS USUÁRIAS

+ 40.000 UNIDADES VENDIDAS



+ R\$ 240 MILHÕES
RECUPERADOS DAS MÃOS DO CRIME!





temos índices tão alarmantes de roubo de cargas e veículos. A polícia precisa atuar com o uso da tecnologia e de forma inteligente e integrada, além disso as Leis que já temos contra o roubo de cargas e a receptação têm que ser aplicada de forma severa.

E não é apenas um bom trato com a presidência. O governador precisa manter uma relação fluida também com a ALESP (Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo) que será composta pelos deputados estaduais recém eleitos, responsáveis por votar nos projetos encaminhados por ele ou por outros deputados, que podem apresentar emendas à constituição estadual e a decretos legislativos.

Quanto aos deputados federais, esses representarão os estados em Brasília. É ali na Câmara que se definem as prioridades em relação aos gastos do governo e à política fiscal. Por isso, a participação deles em Comissões é indispensável. Mesmo que São Paulo seja o estado com mais deputados federais, se analisarmos a população versus a representatividade, ainda estamos em desvantagem, ou seja, extremamente subrepresentados. O estado é o maior contribuinte e o que recebe menos verba, proporcionalmente.

Enquanto isso, a autoridade máxima da política brasileira, o presidente, terá que trabalhar para unir um país bastante polarizado, em um cenário econômico internacional desafiador, que por conta da globalização sente os efeitos da Guerra na Ucrânia, com aumento da inflação e escassez de alguns insumos importados.

Somos um país conhecido pela solidariedade e união e pretende-

mos resgatar esses valores. Trabalhar pela prosperidade e com liberdade, sempre prezando pelo cuidado com a família que é onde primeiro aprendemos o que é viver em sociedade, e como essa convivência precisa ser pacífica.

Também estará sobre a responsabilidade do presidente, para a próxima gestão, a execução de Reformas inquestionavelmente necessárias, administrativa, política, e talvez a mais importante delas no momento, a tributária que afeta diretamente milhões de contribuintes. A burocracia dificulta o crescimento do país, o empreendedorismo e a geração de empregos.

Junto com a Câmara, o Senado compõe o Congresso Nacional e trabalha como órgão revisor de propostas e projetos que já foram votados pelos deputados federais. Cabe ao Senado o julgamento do cometimento de crimes de responsabilidade do Presidente, do Vice, dos Ministros, incluídos os do Supremo Tribunal Federal, e avaliar o desempenho das administrações tributárias da União, dos Estados e do Distrito Federal e dos Municípios.

Durante o mês de setembro, o SETCESP em conjunto com a Federação das Empresas de Transporte de Cargas do Estado de São Paulo (FETCESP), a Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística (NTC&Logística) e a Associação Brasileira de Transporte e Logística de Produtos Perigosos (ABTLP) promoveu o encontro com os três candidatos ao governo do Estado mais bem posicionados nas pesquisas eleitorais: Fernando Haddad (PT), Tarcísio de Freitas (Republicanos) e Rodrigo Garcia (PSDB).

Quem esteve presente, e o público foi enorme diga-se de passagem, viu que entregamos as reivindicações do setor a cada um deles. Questões relativas à área tributária, a implementação da logística sem papel, a ampliação do prazo de pagamento do ICMS mensal de acordo com o prazo médio de recebimento do frete, a Lei Federal do DT-e (Documento Eletrônico de Transporte), entre outras pautas estão lá.

Além disso, estamos fazendo um trabalho para que tenhamos uma participação ativa com a Secretaria de Estadual de Logística e Transportes nos próximos anos. Temos que ter voz nesses lugares, para solicitar as melhorias necessárias e defender os nossos direitos.

Cada eleitor deve ter consciência do que escolher nas urnas. Agir com seriedade, pensando não só no agora, mas nos próximos quatro anos. Assim aconselho a análise de cada proposta. Veja o planejamento dos candidatos e se aquilo que eles estão propondo será bom para o transporte rodoviário de cargas. Identifique aqueles comprometidos, avalie quem trabalha com seriedade, e quais projetos podem beneficiar o setor e toda a sociedade.



Promoção **Poupança Premiada Sicredi**

Economize todo mês e **GANHE** números da sorte para concorrer.



São milhões em prêmios com destino à felicidade

Mais de **200** chances de ganhar

R\$ **2,5** milhões em prêmios*



Consulte seus números da sorte e regulamento em poupancapremiadasicredi.com.br

Promoção válida para as Cooperativas filiadas à Central PR/SP/RJ. Período de participação de 14/03/2022 a 12/12/2022. Título de Capitalização de Pagamento Único, Modalidade Incentivo, emitido pela MAPFRE CAPITALIZAÇÃO S/A., CNPJ 09.382.998/0001-00, Processo SUSEP nº 15414.602024/2022-27. Cessão de participação nos sorteios. Quantidade de sorteios previstos: 202. *Valor da premiação líquida de Imposto de Renda. Consulte regulamento completo no site www.poupancapremiadasicredi.com.br. SAC - 0800 724 7220 / Deficientes Auditivos ou de Fala - 0800 724 0525. Ouvidoria - 0800 646 2519.



Sicredi & você.
É parceria de sucesso para poupar e ganhar.





Raquel Serini é Economista do IPTC.

Quais são as alternativas ao diesel para caminhões?

Diante de tudo o que temos acompanhado, nos últimos tempos, sobre o mercado de combustíveis no Brasil e no mundo; a escalada dos preços, risco eminente de desabastecimento, guerra no território

de países produtores, enfim... imagino que já passou pela cabeça dos empresários de transporte a seguinte questão: – “Qual o melhor combustível para substituir o diesel nos caminhões?”

No entanto, não há uma única solução para essa pergunta. Existe uma ampla discussão sobre a substituição energética para os veículos movidos a diesel. Entende-se que o impacto da substituição energética neste segmento é importante, não somente para projetar a expectativa de consumo a longo prazo, mas para uma mudança na produção e importação do produto no Brasil.

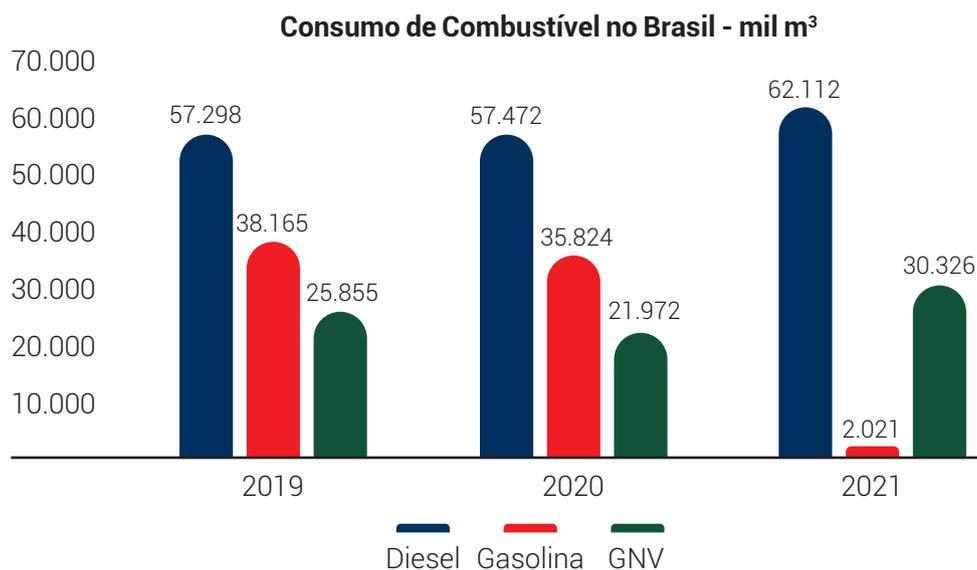
Aqui, o consumo de diesel é maior em volume se comparado a gasolina e etanol, cerca de 8,1% a mais se compararmos 2020 contra 2021.

Se analisarmos pela ótica regional, o estado de São Paulo é o que mais tem participação nas vendas de diesel pelas distribuidoras. No último ano, foram 12.603 mil m³, o que representa 53% do consumo da região sudeste e 20% do consumo nacional.

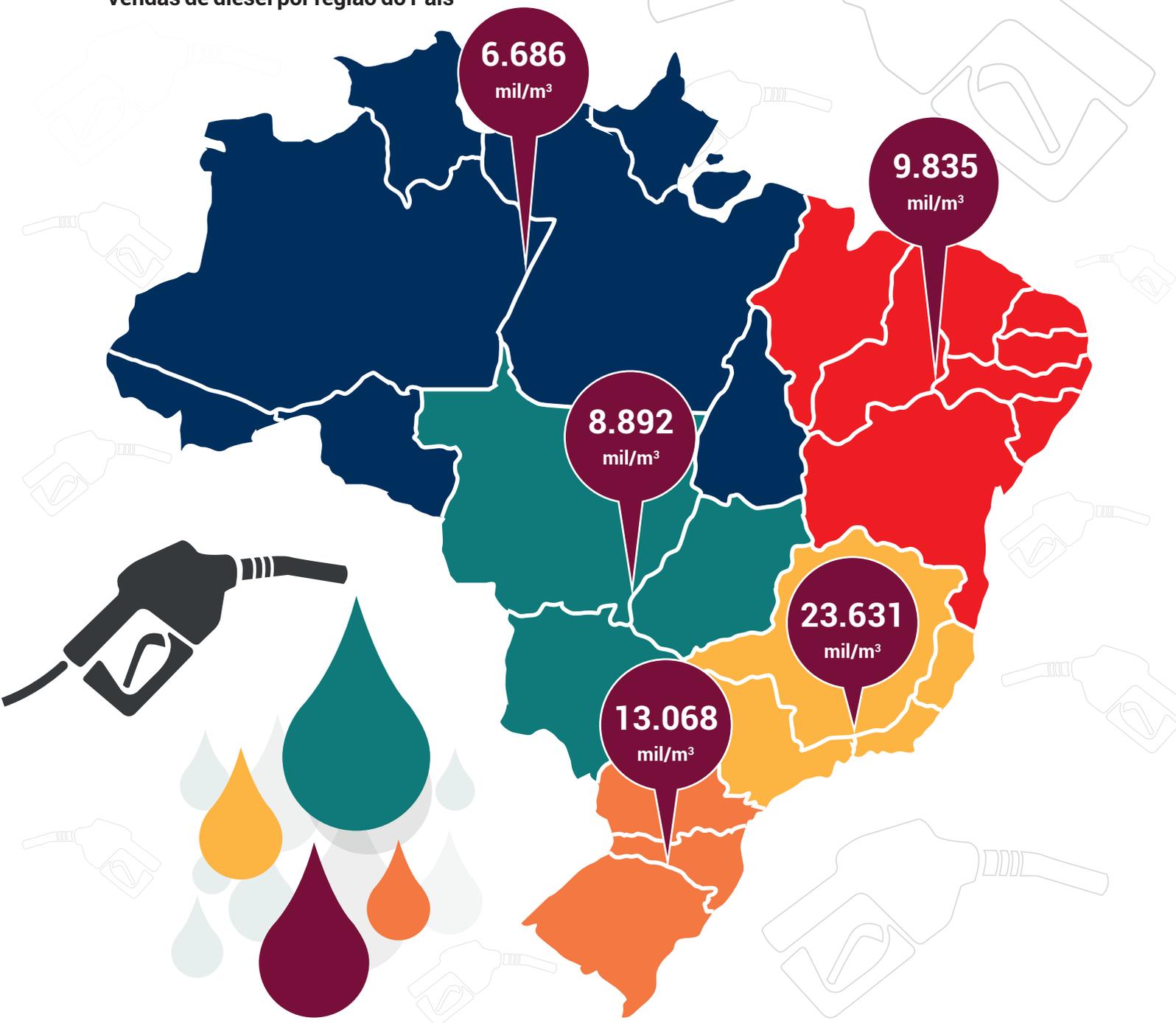
Já a região norte, última colocada em consumo direto, representa 11% do diesel consumido no Brasil, sendo o Amapá o estado de menor representatividade, somente de 0,2%.

Caminhões Elétricos

Embora a eletrificação do setor de transporte rodoviário seja uma tendência, essa opção é a que traz mais incertezas, uma vez que, os ganhos ambien-



Vendas de diesel por região do País



tais dependem da matriz energética de cada país, que será usada para recarregar os caminhões. Com uma matriz elétrica limpa, com altas porcentagens vindas de fontes renováveis, os caminhões elétricos – em especial os com células de combustível de hidrogênio – seriam uma ótima alternativa.

Mesmo assim, segundo dados da Anfavea (Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores), os caminhões, ônibus e furgões elétricos apresentam alta de 840% em 2022. Conforme a as-

sociação das montadoras, 602 unidades foram emplacadas de janeiro a junho deste ano, sendo 425 elétricos e 177 a gás, ante 64 exemplares no mesmo período de 2021. Ou seja, o resultado do primeiro semestre é 47,5% maior que o acumulado dos 12 meses do ano passado.

Em contrapartida, o investimento inicial nesses equipamentos seria 100% maior do que a frota equivalente a diesel. No mercado já existem empresas que fazem a conversão de caminhões a diesel em elé-



tricos, inclusive testes iniciais na frota de uma distribuidora de bebidas indicaram um consumo de 1kw/h por quilômetro rodado – segundo a empresa, esse número representa uma economia de 70% em relação ao diesel. Além disso, dependendo do projeto, os custos de uma conversão podem ser de 25% a 30% menores se comparados a compra de um veículo novo com o conjunto. Uma alternativa a se pensar!

Gás Natural ou Biometano

Já o gás é provavelmente um dos combustíveis alternativos mais conhecidos dos brasileiros. Além de ser uma alternativa economicamente mais vantajosa, ele aumenta a vida útil do motor e é considerado um dos biocombustíveis mais limpos.

Os caminhões pesados, movidos a gás natural ou biometano, são vocacionados para médias e longas distâncias. Esses veículos se propõem a oferecer um custo operacional total menor, com menos ruído e menores emissões de CO (Monóxido de Carbono), NOx (Nitrogênio). Se a empresa proprietária tem produção de biometano, o custo da energia pode ser ainda menor.

Hidrogênio

Já o hidrogênio, não é atualmente considerado uma solução para o transporte em grande escala. Mas como a legislação exigirá que 20% de nossa produção seja livre de emissões até 2030, ele terá um papel importante no futuro na indústria de transporte. O hidrogênio apresenta características que auxiliam na descarboni-

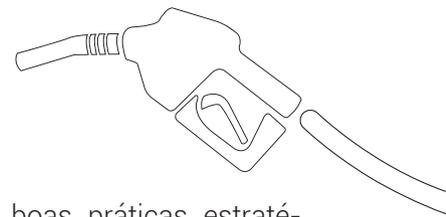
zação, podendo ser armazenado, transportado e utilizado para produção de energia elétrica.

Não é por acaso que montadoras de veículos espalhadas por diferentes países já estão estudando a possibilidade de desenvolvimento de veículos movidos a hidrogênio. Entretanto, por mais promissor que isso possa parecer, a tecnologia de transmissão para caminhões movidos a hidrogênio ainda está em estágio experimental e, portanto, muito cara.

Além disso, o hidrogênio está disponível apenas em quantidades limitadas e deve ser comprimido sob pressão muito alta e a temperaturas extremamente baixas. Também não há infraestrutura de distribuição instalada no momento.

Como fica a nossa dependência por óleo diesel?

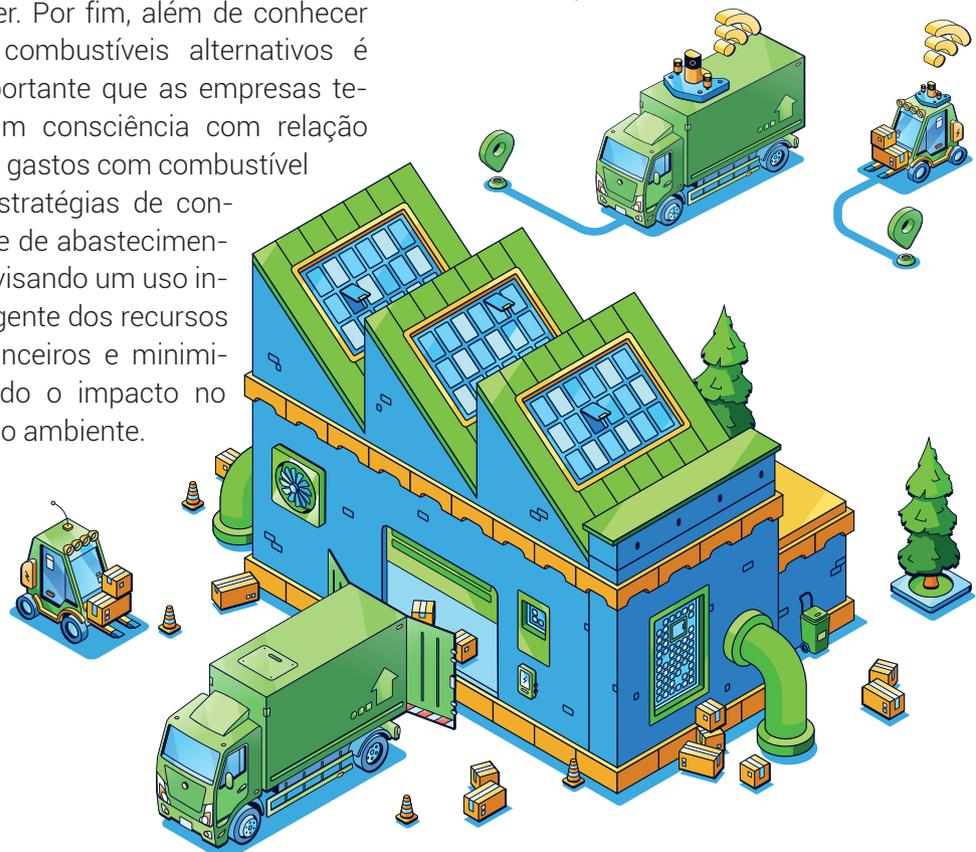
Seja como for, no caso dos caminhões, o fim dos motores a diesel ainda deve demorar para acontecer. Por fim, além de conhecer os combustíveis alternativos é importante que as empresas tenham consciência com relação aos gastos com combustível e estratégias de controle de abastecimento, visando um uso inteligente dos recursos financeiros e minimizando o impacto no meio ambiente.



Entre as boas práticas estratégicas de gestão para minimizar gastos com combustível, destacamos:

- ✓ Planejamento de rotas;
- ✓ Controle da quilometragem;
- ✓ Análise de desempenho do veículo;
- ✓ Programas de aperfeiçoamento de condutores, com treinamentos de direção defensiva e econômica;
- ✓ Realização das manutenções preventivas; e
- ✓ Avaliação da possibilidade de implementar melhorias mecânicas.

Hoje, o mercado oferece uma infinidade de opções de veículos que atendem a diferentes demandas de transporte. Além de conhecer os tipos de combustíveis alternativos, os motoristas e gestores de frotas precisam entender de que forma estes combustíveis podem ser inseridos na realidade da sua frota. É bom ponderar!





Controle e eficiência para evitar acidentes no transporte de cargas

Com o **Buonny Log**, software de gestão logística da Buonny, além de ter todo o controle dos transportes, você consegue ter acesso ao **BSafe**, sistema de gestão dos indicadores de alto risco. Os benefícios são inúmeros:

-  | Gerencie as viagens e entregas em tempo real, de qualquer lugar;
-  | Controle os excessos de velocidade e tempo de condução do motorista;
-  | Tenha acesso a dashboards e relatórios para uma gestão mais estratégica.
-  | Faça a gestão do comportamento do motorista, modo de direção, fadiga e distrações;
-  | Reduza o consumo de combustível e aumente a vida útil do veículo;
-  | Faça a integração com os principais sistemas de TMS, WMS e ERP do mercado.

Reduza as exposições da sua frota aos riscos e tome medidas preventivas com mais controle, rapidez e agilidade.

Conheça o
Buonny Log



Conheça o
Bsafe



www.buonny.com.br
São Paulo – SP
11 5079.2500 / 11 3443.2500

Acompanhe as nossas redes sociais:



 **buonny**
Tecnologia que aproxima



Seminário Itinerante da Comjovem é realizado em São Paulo

O auditório do Palácio dos Transportes, recebeu no dia 16 de setembro, a quarta edição do Seminário Itinerante da Comissão de Jovens Empresários e Executivos, e reuniu grandes personalidades do setor, na capital paulista.

André de Simone, coordenador nacional da Comissão, subiu ao palco e compartilhou alguns números da Comjovem Nacional, sendo eles: a existência de 26 núcleos em 10 estados de atuação, mais de 500 integrantes, cerca de 420 empresas de transporte e aproximadamente 60 sucessores ocupando cargos de importância no setor atualmente.

Enquanto isso, Joyce Bessa, vice-coordenadora nacional da comissão, destacou o braço forte de ação social, ressaltando o projeto Comjovem Salva Vidas. Para completar o trio, Geovani Serafim, vice-coordenador nacional, comentou sobre a Campanha de Doação de Sangue, que foi um sucesso, e os projetos voltados para a sociedade.

Após isso, a coordenadora do núcleo de São Paulo, Carolina Resuto, se dirigiu ao palco representando a comissão paulista. "Tive bons mentores e portas abertas dentro da Comjovem, é uma via de mão dupla", disse.

Com a palavra, Adriano Depentor, Presidente do Conselho Superior e de Administração do SETCESP, lembrou que grandes lideranças de destaque no se-

tor iniciaram na Comjovem. "É um trabalho maravilhoso, as pessoas vão se inteirando dos assuntos do transporte rodoviário de cargas, o que é importante para a nossa atividade. Que a continuidade deste trabalho seja cada vez mais ampla. Contem com o SETCESP".

O Seminário Itinerante teve ainda a presença de autoridades como Carlos Panzan, presidente da FETCESP, Francisco Pelucio, presidente da NTC&Logística e o presidente da Confederação Nacional do Transporte (CNT), Vander Costa.

A programação do evento contou também com as palestras. Uma delas sobre Contratação de Transportadores Autônomos, após o julgamento da ADC 48 pelo STF, apresentada pelo o assessor jurídico do SETCESP, Narciso Figueiroa Jr. Na sequência, foi abordado o Documento de Transporte Eletrônico (DT-e), pela Dra. Gildete Menezes, assessora jurídica da NTC&Logística.

O tema Governança Familiar foi tratado pela Dra. Patricia Madrid, sócia do De Natale Advogados Associados. E por último, a Dra. Sheila Vega, que atua no mesmo escritório, finalizou expondo os mecanismos de proteção de uma *holding* familiar, pontuando as questões tributárias, regime de casamento e outras formas de contratos nupciais.

**Com informações da NTC&Logística.*



Carolina Resuto



Participantes do Seminário Itinerante, edição São Paulo

TRAGA O SEU MERCEDINHO DE VOLTA PARA CASA

Seu veículo tem mais de 5 anos de uso?

Se sim, venha fazer sua manutenção conosco e economize em peças e serviços.

GARANTA OFERTAS IMPERDÍVEIS PARA O SEU MERCEDINHO NA OFICINA DIVENA

PEÇAS GENUÍNAS

30%

de desconto

MÃO DE OBRA

25%

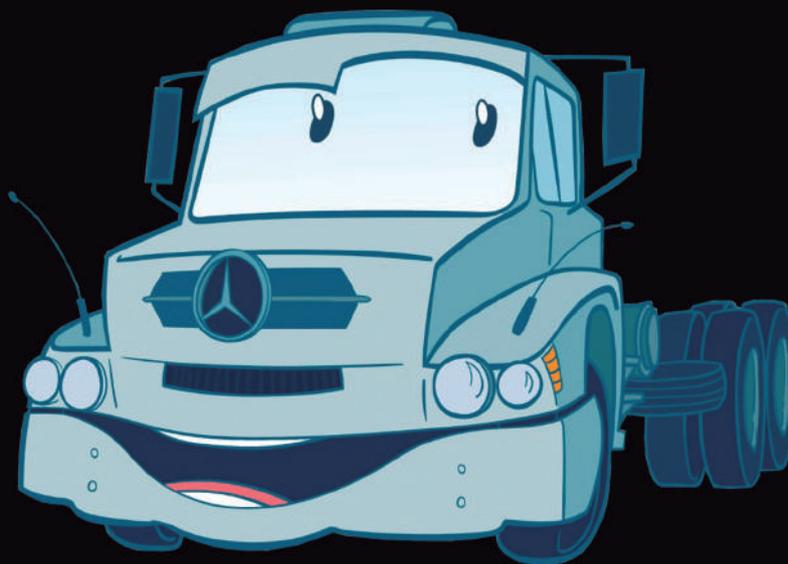
de desconto

CHECK LIST

15

itens gratuitos

Condições especiais apenas para peças aplicadas na Oficina Divena.
Promoção válida até Dezembro de 2022.



Escaneie o QRCode ao lado e entre em contato conosco através de nosso WhatsApp.

Acessem:

[f divenacomercial](#) [@ divenacomercial](#) [divenacomercial.com.br](#)

Av. Dr. João Carlos de Azevedo, 2521, São Manoel, Santos - SP, CEP: 11090-001

Telefone: (13) 3295-9933



No trânsito, sua responsabilidade salva vidas. 

Divena



Novos dados reafirmam a escassez de motoristas

Levantamento realizado pelo Instituto Paulista do Transporte de Carga mostra uma queda de mais de 20% no número de motoristas profissionais

No país vem diminuindo o número de motoristas habilitados para direção de veículos de cargas, aqueles que possuem a CNH (Carteira Nacional de Habilitação) na categoria C e complementares – D e E.

Essa queda está ocorrendo desde o ano de 2015. De lá para cá, o percentual chegou a diminuir 22%, segundo informações levantadas pelo IPTC. O instituto monitora a quantidade de motoristas profissionais desde 2010, e assistia a um crescimento modesto de 2011 a 2014 (cerca de 1,4% ao ano), entretanto os sete últimos anos, foram de quedas, e as taxas chegaram a regredir 5,6% ao ano.

Em maio de 2022, o período mais recente apurado no estudo, o Brasil registrou o menor número da série de motoristas habilitados na categoria C, com uma queda de 1,67% em comparação com 2021. No estado de São Paulo, as diminuições são mais acentuadas, chegando a registrar queda de 8% nos motoristas habilitados entre 2017 e 2018.

A escassez de mão-de-obra reflete nas dificuldades na contratação e retenção de bons profissionais para esta categoria nas transportadoras. O relatório aponta dois fatores principais que tornam este profissional mais requisitado que outros no mercado: o alto nível de qualificação exigido e o interesse cada vez menor na profissão.

O estudo trouxe ainda o perfil de idade dos motoristas, que também mudou muito nos últimos 10 anos.



Mais integrado, conectado e seguro.

Conte com nosso time de executivos comerciais sempre que precisar.

A Omnilink sabe que contar com especialistas na hora de adquirir novas tecnologias para a sua operação é fundamental. Estamos preparados para lhe ajudar.

Conte com toda a experiência e conhecimento de mercado dos executivos comerciais da Omnilink e garanta a tecnologia certa para a sua necessidade, tipos de carga, tamanho de frota e modalidade da operação.

Entre em contato e entenda a diferença que um atendimento dedicado pode trazer para o seu negócio.



Utilize o QR Code ao lado e fale agora mesmo com nossos executivos!





Em 2010, a maioria se encontrava na faixa de 41 a 50 anos de idade, agora em 2022, a maioria está concentrada na faixa entre 51 a 60 anos. Enquanto isso, o número de novos motoristas na primeira faixa, de 18 a 21 anos, caiu 68%, mesma proporção da faixa de 22 a 25 anos (-67,6%). A tendência no estado de São Paulo segue o panorama nacional.

Foi notado também que a maioria dos motoristas possui ensino médio completo, quase 70% deles. Todo o levantamento foi feito a partir do cruzamento de dados do CAGED (Cadastro Geral de Empregados e Desempregados) com informações do Detran-SP e Denatran, que revelou também um panorama sobre as contratações destes tipos de profissionais. Com o estudo foi possível verificar, por exemplo, que entre os anos 2014 a 2016, houve mais desligamentos do que contratações, já a partir de 2018 ocorreu uma retomada com o crescimento constante de contratações em todo o país. Inclusive, o ápice de saldo positivo foi o ano passado, com 28.872 admissões a mais que demissões.

Se o desempenho se mantiver, isso pode contribuir para o aumento do cenário de escassez. Um ponto importante é que o maior motivo

de desligamento ainda é demissão sem justa causa, mas que vem sendo seguido de perto por um número expressivo de desligamentos a pedido do motorista.

No total foram 35.993 desligamentos a pedido neste ano, até maio. Algo que demonstra, de acordo com o analista de dados do IPTC, Bruno Carvalho, "que uma parcela de motoristas profissionais se movimenta entre as empresas do TRC, indicando que por falta de mão de obra as empresas estão buscando profissionais em outras empresas", disse ele.

Para Carvalho, é preciso que haja mais incentivo por parte das transportadoras, "não apenas medidas para motivar que novos motoristas ingressem no mercado, mas também benefícios e um bom ambiente de trabalho, para manter o profissional dentro da empresa".

Olhando para o futuro, ao considerar que há uma queda anual média de 1,63% desde 2020 no país, e se a taxa se mantiver, o analista prevê que em 2025, teremos 4.166.818 motoristas habilitados com a categoria C, ou seja, um 1,5 milhão a menos do que em 2015.

No entanto a escassez de motoristas é um assunto global, discutido em todos os países, porque

assim como aponta o relatório do IPTC, menos jovens querem seguir essa profissão.

Uma pesquisa promovida pela Organização Mundial de Transporte Rodoviário, (IRU), que ouviu mais de 1.500 transportadores em 25 países nas Américas, Ásia e Europa, identificou que a falta de motoristas cresceu em todas as regiões em 2021, exceto na Eurásia.

No continente europeu, houve um aumento de 42% na falta de profissionais entre 2020 e 2021. Países como a Romênia possuem 71 mil vagas em aberto, Polônia e Alemanha com 80 mil em cada, e o Reino Unido lidera o ranking com 100 mil. Já nas Américas, o México se consagra como o país com maior falta de motoristas, são 54 mil vagas para serem preenchidas.

Nem mesmo os salários mais altos para motoristas em 2021, proporcionados especialmente na Europa e nos EUA, ajudaram a reduzir a escassez. De acordo com as informações da IRU, as operadoras de transporte rodoviário estão fazendo sua parte, mas governos e autoridades precisam ajudar, melhorando a infraestrutura de estacionamento e áreas de descanso, além de capacitar o acesso e incentivar mais mulheres e jovens para a profissão.

2010

Maior parte dos motoristas se encontram na faixa de **41 a 50 anos**

2015

A partir de **2015** começa a diminuir o número de motoristas

2025

Previsão que o país tenha **1,5 milhão** de motoristas profissionais a menos que 10 anos atrás.

2011 a 2014

Crescimento em média de **1,4%** no número de motoristas

2022 (Maio)

O menor número de motoristas já registrado no país. A maior parte dos motoristas tem entre **51 a 60 anos**



12 meses para o pagamento da 1ª parcela

Primeiro pagamento em outubro de 2023

A De Nigris quer te ver de caminhão novo. E você tem até 12 meses para pagar a 1ª parcela!

Compre seu Actros ou Axor agora e o primeiro pagamento somente em outubro de 2023. Acesse ao nosso QR code e conheça o mundo de ofertas para você sair com o seu caminhão Mercedes Benz novinho.

Procure um dos nossos consultores de venda!



Quer saber mais sobre a De Nigris?
Aponte aqui a câmera do seu celular.

*Crédito sujeito análise Banco Mercedes Benz.

Mercedes-Benz

A marca que todo mundo confia.



De Nigris

Concessionário Mercedes-Benz

DE NIGRIS SÃO PAULO

Av. Otaviano Alves de Lima, 2.600
São Paulo -SP
☎ (11) 3933-9000

www.denigris.com.br

 /grupodenigris
 /grupo.denigris
 /mbdenigris



Saída do 2G e a chegada das tecnologias autossuficientes

Quem entra em cena é a rede 5G que promete impactar diversos tipos de equipamentos, entre eles, o de monitoramento e rastreamento de cargas

Há alguns meses o 5G já está funcionando no Brasil, mas ainda há um longo caminho pela frente, até que a internet ultra veloz seja acessível a todos e compatível com tudo. Até o fim do mês de setembro, 22 capitais do país ofereciam o serviço e cinco continuavam sem tecnologia: Porto Velho, Rio Branco, Macapá, Manaus e Belém.

A nova rede, apresenta não somente maior rapidez na transmissão de dados, mas também a chamada "baixa latência". Isso significa que o tempo entre um comando, sua transmissão e o seu resultado ficaram ainda menor e mais estável, permitindo que as empresas reinventem os serviços ofertados por meio da tecnologia.

Vários setores da economia já estão sendo impactados, e com o transporte rodoviário de cargas

MENOS GASTOS E MAIS SEGURANÇA NA SUA OPERAÇÃO COM SMART REPORTS

sascar 



Com Smart Reports, você tem uma ferramenta para gestão da operação e do comportamento do motorista, mostrando de maneira clara tudo o que precisa ser corrigido rumo aos melhores resultados.



**REDUZA SEUS
CUSTOS**



**GANHE MAIS
EFICIÊNCIA**



**CONTE COM NOSSOS
ESPECIALISTAS**



Sascar. Tecnologia que te leva mais longe.



SAIBA MAIS: WWW.SASCAR.COM.BR | 0300 769 6004 | WHATSAPP 11 99366.9112





não é diferente. André Rossetti, diretor de Gerenciamento de Risco no SETCESP, comenta que a 5G faz parte de uma evolução, da qual não haverá retrocesso. “Logo usufruiremos dessa nova realidade que conta com a futura massificação da conexão 5G SA – sigla para **standalone**, em português autossuficiente”.

Entretanto, Rossetti que também é CEO na RG Log, recomenda que os empresários do setor de transporte procurem conhecer um pouco mais sobre as tecnologias utilizadas no rastreador instalado em cada veículo de suas empresas.

“Com a entrada do 5G o foco está no novo, isso é positivo. Só que mesmo que haja a manutenção do 2G, 3G e 4G, e portanto, a continuidade dessas redes, é preciso estar atento e saber com antecedência quando as tecnologias mais antigas atingirão seu tempo de obsolescência”, informa ele.

Rossetti conta que recentemente, foi realizada uma conversa sobre este tema entre os membros da diretoria de Gerenciamento de Risco do SETCESP, juntamente com a Gristec (Associação Brasileira das Empresas de Gerenciamento de Riscos e de Tecnologia de Rastreamento e Monitoramento) e as empresas que fornecem soluções tecnológicas de rastreamento, com a finalidade de entender mais sobre as mudanças que acontecerão daqui em diante.

A Anatel (Agência Nacional de Telecomunicações) ainda não se posicionou sobre desligamentos de nenhuma outra rede com a entrada da 5G. Embora tenha

circulado algumas notícias em veículos de imprensa, afirmando que as operadoras de telefonia estão planejando desligar a rede 2G aos poucos, o que tem deixado em alerta as transportadoras.

Mesmo que não esteja definido oficialmente a saída da 2G, o fato é que desativação da infraestrutura, tendo em vista a evolução tecnologia, pode ocorrer. Na prática isso seria a não atualização dos chips e equipamentos de antenas, porém a maior parte dos sistemas de rastreamento atuais rodam em 2G.

“Todas as empresas fornecedoras que compareceram à reunião; e foram as mais conhecidas no mercado, nos garantiram que as atualizações de seus equipamentos e sistemas estão ocorrendo dentro da normalidade.

No entanto, é importante que nós, como empresários do setor, saibamos muito bem o que está acontecendo para poder solicitar de nossos fornecedores os avanços tecnológicos necessários”, aconselhou Rossetti.

Marcio Fabozi, CCO da **Allcom Telecom**, reforça que a migração do 2G para o 4G é uma decisão estratégica, técnica e comercial de cada operadora de telefonia, e que elas têm investido na modernização das redes há décadas, mas tecnologias modernas surgem com vantagens e desafios. “No mercado M2M (Machine to Machine), do qual o rastreamento, monitoramento, gestão de frota estão inseridos, assim como meios de pagamentos e monitoramento de alarmes entre outros, há milhões de equipamentos





trafegando dados em redes conectadas como 2G. Por isso acredito que para qualquer mudança haverá bom senso”, afirma.

Para ele, as redes 2G continuarão por um bom período, devido aos milhões de equipamentos conectados, mas sofrendo deterioração e cobertura menor. “Ações como reaproveitamento de frequências 2G no 4G já são praticadas para otimizar as redes disponíveis e, temos que ter em mente, que a rede 2G tem mais de 20 anos de existência. Devido a isso, não só há uma evolução tecnológica acontecendo, como também é cada vez mais difícil a manutenção da rede mais antiga por causa de equipamentos que já são ultrapassados. Dito isso, as redes 5G se tornam uma evolução natural”.

Esse mesmo ponto de vista é compartilhado por Anderson Bochoglonian, CEO da **3S Tecnologia**, segundo ele o principal a reforçar é que nenhuma mudança ocorrerá de forma abrupta, deixando todos os usuários da rede 2G no escuro.

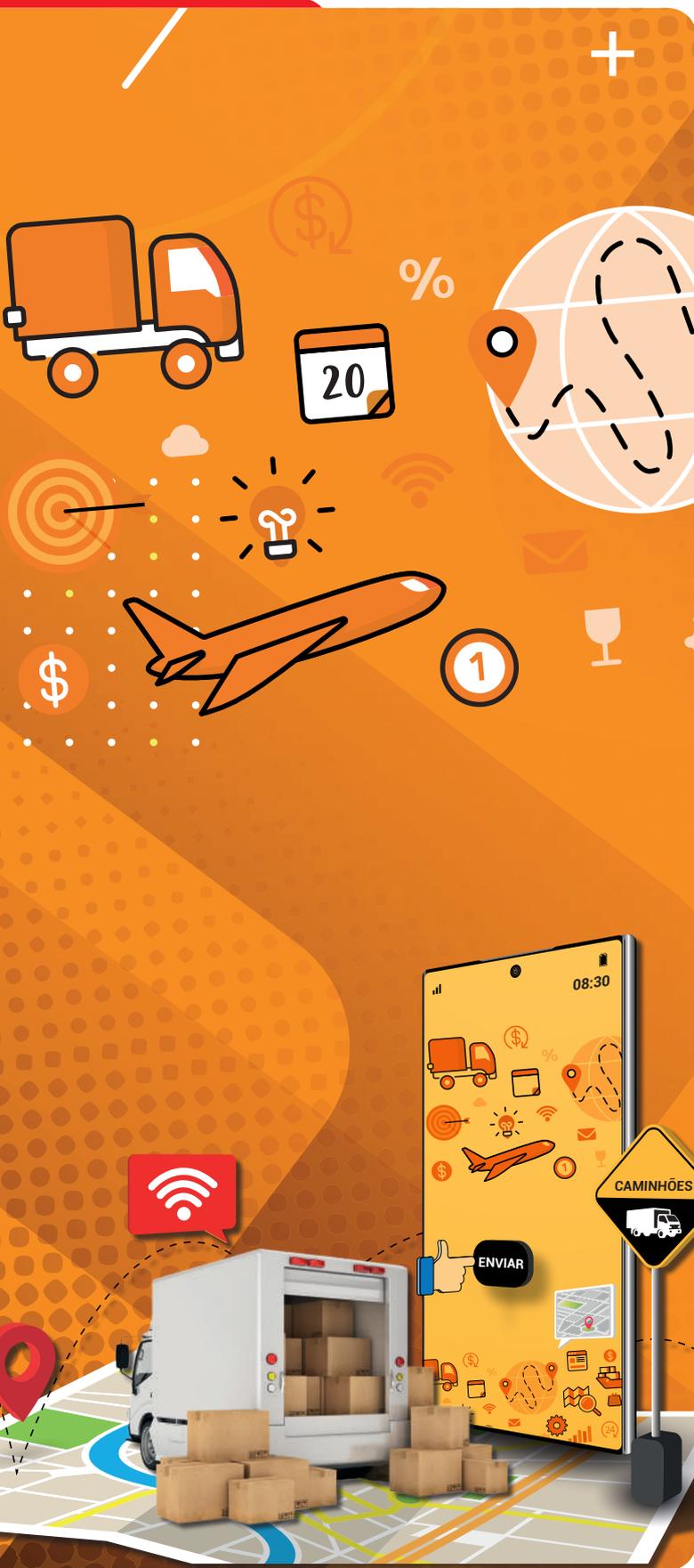
“Este processo demanda uma ação física nas antenas instaladas das operadoras onde são substituídos os equipamentos 2G por novos equipamentos. Será muito investimento por parte das operadoras e a rede 2G ainda gera muita receita. Por exemplo, ‘maquininhas’ de cartão de crédito espalhados pelo Brasil ainda estão conectadas nela. Por isso, acredito que a rede 2G irá perdurar por mais um bom tempo, mas com uma cobertura cada vez menor”.

Bochoglonian diz que a 3S Tecnologia vem estudando a situação, desde 2020, e está utilizando, nos veículos pesados, equipamentos 4G com *fallback* para 2G, ou seja, que consegue operar em duas redes. Assim também como vem fazendo a **Cobli**.

“Sem dúvida nós estamos nos antecipando”, fala Lucas Brunialti, CTO da Cobli. “Com dispositivos em quase todas as cidades do país, conseguimos ter grande visibilidade no monitoramento. E acompanhar de perto localidades e clientes para os quais a qualidade do serviço pode ser afetada pelo sinal”, disse.

Ainda para Brunialti, é importante que as operadoras, junto da Anatel, criem um cronograma de desligamento da rede 2G para dar segurança sobre o tempo de vida da tecnologia e para que não haja impactos nas operações que a utilizam. “Para evitar qualquer problema estamos investindo no que há de mais avançado em tecnologia para oferecer aos nossos clientes a melhor experiência”, diz.

O diretor de gerenciamento de risco no SETCESP lembra que a empresa fornecedora de rastreamento e monitoramento que trouxeram a melhor tecnologia com certeza será a pioneira e escolhida por grande parte das transportadoras. “Por isso é muito importante todos ficarem atentos com essas mudanças. A tecnologia é boa e todos temos responsabilidades em tornar isso vantajoso o quanto antes”, conclui Rossetti.



Por um trânsito mais fluído

Com a participação do secretário de Logística e Transportes do Estado de São Paulo, João Octaviano Machado Neto, o Fórum promovido pelo SETCESP debate mobilidade, combustíveis alternativos, abastecimento urbano e a logística no e-commerce

São Paulo enfrenta grandes problemas quando o assunto é mobilidade. Notícias sobre congestionamentos com quilômetros e quilômetros de extensão, não são nada muito fora da rotina. No período do *rush*, entre 17h30 e 19h30, é quase uma proeza circular acima de 40 km/h nas principais vias da cidade.

O trânsito do maior núcleo econômico brasileiro tornou-se conturbado e impõe um custo elevado e crescente para o setor produtivo, especialmente para o transporte rodoviário de cargas. Por essa razão, discutir soluções e alternativas para a melhoria da mobilidade urbana virou um tema estratégico para o SETCESP, e foi tratado no **Fórum de transporte, logística e abastecimento urbano**, que ocorreu no dia 20 de setembro.

Em quatro painéis diferentes, o evento abordou a infraestrutura no recebimento de cargas, o tempo de espera para o descarregamento, as fontes de energia alternativas ao diesel, o futuro da entrega de cargas e a logística no e-commerce.



O primeiro painel foi uma sabatina com secretário de Logística e Transportes do Estado de São Paulo, João Octaviano Machado Neto, e contou com a presença do presidente do Conselho Superior e de Administração do SETCESP, Adriano Depentor, a presidente executiva, Ana Jarrouge, o ex-presidente do SETCESP, Tayguara Helou, e o diretor de abastecimento e distribuição da entidade, Marinaldo Reis.

"Abastecer os grandes centros urbanos, ainda mais depois da pandemia com aumento das vendas no e-commerce, tem sido um grande desafio", comentou Jarrouge.

Durante a conversa o secretário respondeu a perguntas sobre a conclusão das obras do Rodoanel, concessões de rodovias, pedágios *free flow* e como a figura de uma autoridade metropolitana poderia auxiliar os transportadores a resolverem o problema das janelas de horário de restrições entre municípios.

"Essa é a primeira vez que vimos uma discussão séria que mostra a necessidade da autoridade

metropolitana, integrando o transporte público de passageiro e o de carga, porque não se trata de operações distintas, está tudo interligado", destaca Depentor.

Especificamente sobre o Rodoanel, o secretário expôs que houve mais entraves legais do que se imagina. "As obras ainda estão inacabadas por conta da confusão jurídica", alegou Octaviano, "esses assuntos não devem ser tratados de forma simplista, da mesma forma quando se fala no *free flow*, é mais complexo do que parece, porque o Brasil ainda não tem regulamentação para isso", disse.

Chamando a atenção para o abastecimento, Reis falou das dificuldades em se fazer entregas na zona central da cidade. "Às vezes acontece de o caminhão dar duas, três voltas, por falta de ter onde parar e descarregar a mercadoria. Nisso, ele está ocupando o espaço viário gerando maior concentração de veículos no local e emissão de gases desnecessariamente", conta.

Marinaldo Reis, Adriano Depentor, Ana Jarrouge e Tayguara Helou realizam um do bate-papo com o secretário de Logística e Transportes de São Paulo





João Octaviano Machado Neto, secretário de Logística e Transportes do Estado de São Paulo

“É preciso que haja um diálogo entre o desenvolvimento rodoviário e o planejamento urbano. A chegada do caminhão não pode ser um problema, tem que ser a solução”, aponta Octaviano.

“Discutimos aqui propostas que fazem sentido para a nossa atividade, para a sociedade e para todos os setores da economia, pois esse é o nosso objetivo como transportadores: construir um Brasil que avance”, demonstra Helou.

Transformação energética e os desafios em infraestrutura

No segundo painel, o professor do Programa de Engenharia de Transporte (PET) e coordenador do laboratório de transporte de cargas da UFRJ, Márcio D’agosto, falou sobre o futuro da entrega urbana de cargas e apresentou um panorama da evolução do transporte, desde a criação do

VUC (veículo urbano de carga) até a especialização da frota de caminhões leves.

D’Agosto enfatizou três pontos que os transportadores necessitam analisar em suas operações: especialidade, conectividade e sustentabilidade. Segundo ele, a especialidade é para se ter a abrangência da

operação, a conectividade é para ter otimização nas entregas e a sustentabilidade é para estar dentro dos ODS (Objetivos de Desenvolvimento Sustentável), que vem sendo uma exigência de mercado.

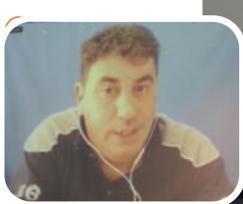
“Os contratantes estão reque-rendo dos transportadores, cada vez mais soluções que atendam ao ESG (sigla em inglês para ambiental, social e governança corporativa). O futuro da logística já chegou, então você precisa fazer parte dele”, indica D’Agosto.

Também neste painel, participaram Paulo Genezini, gerente de sustentabilidade da Scania do Brasil, Fábio Nicora, engenheiro chefe da área de combustíveis e atrações alternativas na Iveco Brasil e Glauco Juliato, consultor comercial de vendas corporativas da Volkswagen Caminhões e Ônibus.

Cada um deles apresentou como as montadoras desenvolveram veículos que utilizam combustíveis alternativos ao diesel. Genezini, comentou sobre a linha de caminhões a gás da montadora que

Márcio D’agosto, professor e coordenador do laboratório de transporte de cargas da UFRJ





atua no segmento de pesados. “A substituição do diesel vai acontecer e a gente acredita que o gás será a melhor alternativa”.

Já Nicora e Juliato focaram nos chamados veículos da linha leve. “O gás permanece, mas abrirá mais espaço para os elétricos”, disse Nicora. “Para os caminhões que circulam no perímetro urbano é a possibilidade mais interessante”, confirmou Juliato.

Na sequência, foi aberto um espaço para quem usa essas soluções na prática comentar a respeito. O bate-papo foi realizado com Carlos Ferreira, gestor de sustentabilidade e qualidade na Jomed Log e Fábio Vicentin, diretor de operações da Jadlog Transportes, e teve a intermediação de Ricardo Melchiori, vice-coordenador da Comissão de Sustentabilidade do SETCESP. Eles falaram como estão atuando em operações que promovem uma transformação energética atendendo a demanda dos clientes e do mercado.



Painel com executivos das montadoras sobre fontes de energia alternativas

“A Jadlog preza pela sustentabilidade de forma consciente dentro e fora dos caminhões”, contou Vicentin, enquanto isso Ferreira, revela que até é comum encontrar postos de abastecimento de GNV no Rio de Janeiro e em São Paulo, mas não em outros lugares do país, e isso dificulta a transformação energética.

Melchiori, solicitou aos convidados que destacassem os desafios para uma eletrificação da frota, e contassem suas experiências

com o uso de gás biometano, já que também é considerado um modelo mais sustentável.

A entrega de carga na última milha

O último bate-papo do dia foi sobre as perspectivas e tendências do e-commerce e a entrega no *last mile*, e contou com a mediação de Guilherme Juliani, diretor da especialidade de E-commerce no SETCESP, e os executivos da Total Express e do Mercado Livre.

Carlos Ferreira, gestor na Jomed Log, Ricardo Melchiori, vice-coordenador da Comissão de Sustentabilidade e Fábio Vicentin, diretor da Jadlog Transportes





Painelistas discutem o transporte na última milha

Juliani trouxe uma pesquisa que informa que os fatores mais geradores de abandono de carrinho em sites de compras estão no transporte. “O segundo e terceiro motivos de desistências da compra são o valor do frete e o prazo de entrega, respectivamente”.

Enquanto isso, um dos maiores motivos para se comprar pela internet é o frete grátis. “Ou seja, se o *market place* oferece o frete gratuito, ele é obrigado a diminuir ao máximo o resto da cadeia de valor que é o transporte”, diz Juliani.

Em 2021, foram feitas 353 milhões de entregas no e-commerce de acordo com a Neotrust, no 3º trimestre deste ano, já se ultrapassa a marca de 90 milhões. “É um mercado extremamente crescente, muito mais no interior do país do que nas capitais. Vemos o mercado do varejo se transformando no e-commerce e mudamos toda a dinâmica da logística. Antes era só B2C, B2B, atualmente assistimos o D2C (*direct to consumer*), da indústria direto para o consumidor final”, explica ele.

Eduardo Peixoto, vice-presidente comercial da Total Express comentou o enorme número de entregas que a empresa realiza. “É feita uma a cada dois minutos. E hoje, este mercado é dependente da existência do MEI (Micro Empreendedor Individual), é impossível conceber esse número de entregas operando no modelo de CNPJ ou de TAC (Transportador Autônomo de Cargas)”, compartilhou ele.

Complementando o assunto, Alex Fontes, gerente sênior de transportes no Mercado Livre, falou da utilização de veículos



de passeio para entrega e sobre a regulamentação. "Difícil achar uma legislação que abrace todos os lados. Alguns mercados são autorregulados, o ponto é achar um equilíbrio de como conseguimos fazer uma regulação mais aberta sem precarizar o trabalho", defendeu.

"Na Justiça Trabalhista esse tema ficou cada vez mais recorrente. Buscamos alternativas para sermos eficientes, mesmo em meio a condições desfavoráveis", comentou Juliani.

Os painelistas revelaram ainda como estão preparando toda a logística para a Black Friday deste ano, e como as instalações *lockers* e pontos de entregas e coletas podem ser a saída para otimizar as entregas.

Já encerrando o evento, o presidente SETCESP enalteceu as ricas discussões de todos os debates. "São assuntos relevantes que mostram as novidades do mercado e como fazer para estarmos à frente delas. Nós transportadores, precisamos estar atualizados e de olho no futuro", finalizou.

Guilherme Juliani, diretor da especialidade de E-commerce



Sua transportadora quer atuar no e-commerce?...

Saiba por onde começar

Um Guia para transportadoras que desejam operar no e-commerce foi elaborado pela diretoria de E-commerce do SETCESP em parceria com o IPTC (Instituto Paulista do Transporte de Carga) e lançado durante o evento. O material traz uma série de orientações, desde como cobrar o frete até instruções de como tratar o cliente e as demandas mais comuns do segmento.



Faça o download



Veja também as apresentações dos palestrantes



Confira as fotos do evento





IER 2022
ÍNDICE DE EFICIÊNCIA NO RECEBIMENTO



Um reconhecimento a quem nos recebe bem

Durante o Fórum de Transporte, Logística e Abastecimento Urbano também aconteceu a premiação das redes com melhor tempo para a entrega

O Prêmio IER é concedido às redes que atingem o melhor 'Índice de Eficiência no Recebimento'. "É um indicador que aplicamos ao medirmos as questões relacionadas à entrega da carga", explica o diretor de abastecimento e distribuição do SETCESP, Marinaldo Reis.

Neste ano, quem levou o troféu **IER 2022** foi a **Telhanorte** como a rede de maior IER e a **Joli**, como a rede que teve maior evolução no ranking. A premiação fez parte da programação do Fórum, que ocorreu em 20 de setembro no SETCESP.

Há mais de 10 anos este levantamento é promovido com o objetivo de premiar os pontos de descargas que possuem a melhor infraestrutura, os processos mais eficientes e que demoram menos tempo para o recebimento da carga. Atualmente, este trabalho é desenvolvido pela **Diretoria de Abastecimento e Distribuição do SETCESP** com o **IPTC** (Instituto Paulista do Transporte de Carga) e o serviço de **Apoio Operacional**.

Os resultados são verificados por meio de uma pesquisa de campo e outra feita junto com os profissionais da área de recebimento, que respondem a um questionário com 24 perguntas.

Dando mais detalhes sobre a pesquisa, a economista do IPTC, Raquel Serini, informou que a metodologia leva em conta questões operacionais e de infraestrutura, pelas quais os pontos recebedores ganham uma pontuação que pode chegar a 100% do indicador.

Entretanto, ele sofre o desconto dessa pontuação quando há demora para o recebimento. "Para

O SITE DO GRUPO APISUL ESTÁ DE CARA NOVA!

Com layout mais atrativo e de fácil navegação possibilita que você encontre qualquer informação com até três cliques ou realizando uma pesquisa no campo de busca.

Agora também contamos com um Blog, onde serão disponibilizados artigos, eventos e notícias sobre o setor. Além disso, melhoramos a Área do Cliente, com acesso mais fácil para todos os nossos sistemas. Conheça as novidades:

www.apisul.com.br 



Aponte a câmera do seu smartphone para o QR Code e conheça nosso novo site.

NÓS SABEMOS COMO TE AJUDAR! ENTRE EM CONTATO CONOSCO.

Matriz
PORTO ALEGRE - RS
(51) 2121-9000

BELÉM - PA
(91) 3249-2388

CARIACICA - ES
(27) 3314-6699

CONTAGEM - MG
(31) 3482-8366

CURITIBA - PR
(41) 3334-2173

DUQUE DE CAXIAS - RJ
(21) 3673-5440

FORTALEZA - CE
(85) 3264-9022

GOIÂNIA - GO
(62) 3259-6726

RECIFE - PE
(81) 3326-1979

SÃO PAULO - SP
(11) 3646-6500

SÃO JOSÉ DO RIO PRETO - SP
(17) 3227-9580

www.apisul.com.br





nós, não adianta ter uma boa infraestrutura e processos estruturados, sendo que o tempo de espera para fazer essa operação é demorado”, resumiu ela.

“Não é que a gente queira que no ponto receptor haja uma estrutura de hotel à espera do motorista, mas sim que ele tenha infraestrutura básica, como banheiros e um local para espera. Acima de tudo, o que desejamos é que seja uma entrega eficiente, para que o caminhão volte a circular o mais breve possível. Veículo parado é prejuízo na certa”, enfatizou o diretor de abastecimento.

No palco, a economista convidou os representantes da rede Telhanorte para a entrega do prêmio. Subiram para receber o troféu Gerson Barros, diretor de Logística e Supply e Valter Holanda, gerente geral de logística.

Na ocasião, Holanda agradeceu o reconhecimento. “O fato de estarmos aqui indica que caminhamos na direção certa. Se não tivéssemos desenvolvido um trabalho conjunto, entre embarcador, transportador e receptor, não teríamos conseguido atingir esse resultado”, disse.

O tempo médio apurado para o descarregamento na Telhanorte foi de 2h01, o que a fez ficar em primeiro lugar no ranking com um IER final de 52%. A rede já havia sido premiada nessa categoria em 2014, e nos últimos 5 anos, se manteve acima da média dos concorrentes – considerando apenas o comparativo com o grupo de *Home Centers*.

Já a Joli, teve a maior evolução subindo nove posições no ranking, pulando do 16º lugar para a sétima posição, com um IER de 39,84%.

Uma modesta melhora

A amostra também revelou que o tempo médio apurado para o descarregamento neste ano foi de 3h06, seis minutos a menos do que o registrado no ano passado (3h12). Também foi identificado no levantamento que a entrega mais rápida foi feita em 45 minutos, enquanto a mais demorada chegou à assustadora marca de 13h30.

A pesquisa foi feita de março a junho deste ano, em 205 diferentes estabelecimentos de quatro grupos diferentes: Centros de Distribuição (CDs), Atacadistas, Supermercados e *Home Centers*.

Uma observação feita pelo diretor de abastecimento e distribuição durante sua apresentação é que, foi possível perceber que os estabelecimentos receptores estão saindo da zona máxima de restrição na capital paulista, onde antes estavam concentrados. “Hoje, 75% dos pontos pesquisados já estão fora dessa região”, apontou ele.

Por fim, Reis incentivou que os transportadores, que operam no

segmento de abastecimento e distribuição urbana, caso estejam enfrentando alguma dificuldade que impossibilite a agilidade de suas entregas, acionem o **Apoio Operacional** do SETCESP.

“O serviço está à disposição para acompanhar os problemas com relação à descarga, divergências fiscais, conflito de informações, logística reversa de paletes, enfim tudo o que inviabilize a eficiência no recebimento”, orientou diretor.

Entre em contato e saiba mais informações sobre o serviço do Apoio Operacional:

 11 2632-1063

 apoio.operacional@setcesp.org.br

Fique por dentro da agenda de reuniões da Diretoria Abastecimento e Distribuição.

Veja as datas



Telhanorte recebe o troféu IER 2022





@MATHEUSALRO



Na busca por novos talentos

SETCESP lança serviço de recrutamento e seleção para viabilizar a contratação de profissionais para empresas de transporte

Com mais uma novidade em seu portfólio de vantagens, o SETCESP apresentou no dia 28 de setembro, durante uma *live* em seu canal do YouTube, o **Seleção de Talentos**, um serviço que auxilia as transportadoras na contratação de novos profissionais para o preenchimento de vagas abertas.

“Em 2021, o setor de transporte rodoviário de cargas abriu quase 23 mil postos de trabalho, uma alta de 35% em relação ao ano anterior”, comentou Ana Jarrouge, presidente executiva do SETCESP, apresentando dados divulgados pelo IPTC (Instituto Paulista do Transporte de Carga), ressaltando que todo crescimento gera alguns desafios.

“Um deles é ajustar processos de gestão para serem mais assertivos”, disse complementando que neste último ano foi percebido nas transportadoras uma crescente necessidade: a de profissionais adequados para preencherem seu quadro de colaboradores. “E nós aqui do SETCESP, não poderíamos deixar de suprir essa demanda”, destaca.

O novo serviço viabiliza um processo seletivo totalmente personalizado. O **Seleção de Talentos** é exclusivo para empresas associadas ao SETCESP. Por meio dele ocorrerá a indicação dos profissionais que correspondem ao perfil técnico e comportamental da vaga e à cultura da empresa.



**Seleção
de Talentos**
SETCESP

Itala Santos, responsável pela área de Recursos Humanos (RH) do SETCESP, revela que há alguns meses vem visitando os departamentos de RHs das transportadoras, a fim de compreender o que elas mais precisam, e com a intenção de estruturar um modelo de serviço que atenda as expectativas. "Nosso maior objetivo é recrutar profissionais alinhados com os valores das empresas".

Ela compartilha que o **Seleção de Talentos** está preparado para mediar e facilitar a admissão de profissionais para diversos cargos. "Atualmente, está disponível para vagas administrativas e operacionais, incluindo o de motorista, que eu acredito que será uma das maiores demandas".

Junto com Santos, integra o time de RH do SETCESP, Micael Vital, que apresentou durante a transmissão, como funciona cada etapa do serviço de **Seleção de Talentos**. "Assim que as empresas nos enviam os dados sobre as vagas, começaremos um processo de seleção por competência, assim eliminamos 'o achismo' considerando apenas as habilidades e conhecimentos técnicos de cada candidato", contou Vital.

Ao informar a equipe do **Seleção de Talentos** sobre um cargo que necessita ser preenchido, o serviço ficará responsável pela triagem de currículos, entrevistas com os candidatos, aplicação de avaliações e encaminhamento de até 3 candidatos para a empresa solicitante, juntamente





com o parecer técnico de cada um dos finalistas.

O serviço é realizado em parceria com o **Emprega Transporte do SEST SENAT** (Serviço Social e de Aprendizagem do Transporte), portal de empregabilidade que já é referência no setor.

Mariano de Deus, coordenador de aperfeiçoamento de RH do SEST SENAT, contou que assim como o **Seleção de Talentos**, o Emprega Transportes nasceu da necessidade das empresas, e atende a todo o Brasil.

"Antes o interessado pegava seus currículos e saía para entregar nas firmas. Agora, ele consegue fazer isso de forma mais prática. Hoje, o Emprega Transportes tem mais de 3 mil currículos cadastrados que serão acessados pelo **Seleção de Talentos**. O trabalho conjunto é a melhor forma para encontrar soluções", avaliou Mariano.

Enquanto isso, Jamil Silva, analista do SEST SENAT, falou sobre o relançamento do site do Emprega Transportes, feito há pouco tempo. "Temos uma nova identidade visual, a página está muito mais intuitiva", apresentou demonstrando como é fácil realizar o cadastramento do currículo. "O mais importante é o candidato deixar seus dados atualizados", avisou.

"É um desafio constante buscar talentos. Usando como exemplo o cargo de motorista, não é simplesmente, divulgar a vaga e receber tudo quanto é tipo de currículo, achando que encontrará a pessoa certa em uma semana. Porque há várias realidades envolvidas, é diferente o perfil do motorista de entrega urbana daquele que realiza uma viagem interestadual. Então, é preciso entender o que é mais adequado, e é exatamente isso o que faremos aqui", garantiu Jarrouge.

Tem vagas em aberto na sua transportadora? Entre em contato e inicie o processo seletivo conosco.

 11 2632-1015

 selecaodetalentos@setcesp.org.br

Se deseja trabalhar no setor de transporte cadastre seu currículo pelo site.

Acesse



Para mais detalhes, confira a live de lançamento do serviço na íntegra.

Assista



Confira as 8 etapas do Seleção de Talentos





Mercedes-Benz
ACTROS
SEU MELHOR INVESTIMENTO.

NA PRÁTICA.



“De 2020 para cá, foi só resultados para a empresa. Utilizamos o modelo 2540, o que mais me surpreendeu foi o pacote de segurança e eficiência para o motorista.”

Tiago Martins — Transbarbarensense



Juntos salvamos vidas.

Mercedes-Benz Actros. Está na hora de levar o melhor investimento para sua operação também.

O Actros é o caminhão robusto, conectado, inteligente e eficiente que a sua operação tanto precisa. Seu desempenho faz valer cada centavo.

Acesse o nosso site ou visite um concessionário: novoactros-mercedesbenz.com.br

Inteligente: 19 recursos de segurança conectados e eficientes • Farol alto inteligente • Farol para auxílio de manobras • Sensor de chuva e iluminação • Orientador de faixa • Chave eletrônica codificada • Botão de acionamento do motor start/stop • MirrowCam, retrovisores digitais (opcional)

Conectado: Primeiro caminhão digital do Brasil • Espelhamento de smartphones compatível Apple Carplay e Android Auto

Segurança: ABA5 – Sistema ativo de frenagem com reconhecimento de pedestres • EBS – Sistema de freio eletrônico • ESP – Controle de estabilidade • ASR – Controle de tração • ABS – Sistema antitravamento das rodas • Auxílio de partida em rampas • Assistente de fadiga e ponto cego • Orientador de faixa • Retarder (opcional) • Air bag (opcional)

 MercedesBenzCaminhoes  MercedesBenzBrasil

 mercedesbenz_caminhoes | CRC: 0800 970 9090

Mercedes-Benz





Cristina Albuquerque

**“UM TRANSPORTE DE CARGAS
MAIS INTEGRADO”**

Ela trabalha para tornar os sistemas de mobilidade das cidades brasileiras mais limpos e eficientes, aumentando a qualidade do trânsito e reduzindo seus impactos ambientais. Conversamos com a gerente de Mobilidade Urbana do instituto WRI Brasil e colunista do Estadão.

Foto: Divulgação/ WRI Brasil

De que alternativas o Brasil dispõe hoje para melhorar a mobilidade urbana?

Quando se pensa em mobilidade sustentável, temos de ter a noção de que precisamos integrar o transporte privilegiando as pessoas. A ideia é optar por meios mais sustentáveis, o que já está previsto na Lei 12.587/2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. A ordem de prioridades no transporte deve ser sempre: primeiro o pedestre, depois os ciclistas, o transporte coletivo, o transporte de cargas e, só por último, o automóvel individual. Essa é a lógica, trazer sempre as pessoas para o centro do planejamento.

Um estudo revelou que os paulistanos gastam em média 2h19 em deslocamentos na cidade, o que já é 18 minutos a mais do que o apurado no ano passado. Como fazer para atenuar essa situação?

Essa perda de tempo no deslocamento é em parte por conta dos congestionamentos, e o resultado do modelo de cidade que construímos ao longo dos anos. Precisamos repensá-lo. Desde que o automóvel foi inventado, o nosso desenvolvimento de cidade foi pensado para o deslocamento dele, e não o das pessoas. Adquirimos uma cultura 'carrocêntrica'. Este modelo não se sustenta. Volto a reforçar que a priorização deve ser dos transportes coletivos e não motorizados, em detrimento do individual, para que todos tenhamos uma maior eficiência no uso das nossas vias.

Que cidades, dentro ou fora do Brasil, conseguiram se mobilizar para melhorar sua mobilidade urbana integrando o transporte de cargas?

Diversas cidades têm conseguido implantar soluções. Vou destacar Paris, que tem buscado ser uma "Cidade de 15 minutos" [um conceito em que você consegue se deslocar e atender às suas necessidades dentro de um raio em até 15 minutos], faz isso priorizando o transporte coletivo, o transporte ativo e os modos compartilhados. Londres também chama atenção pelo fato de criar zonas de circulação na área central que priorizam a circulação de veículos zero emissão, tanto para o transporte individual, quanto para o de carga.

A gente observa que há um movimento de modelos internacionais de deslocamento em áreas centrais

das cidades com veículos pequenos. Veículos maiores estão cada vez mais restritos para o deslocamento rodoviário intermunicipal e interestadual. Mas a aplicação disso depende de uma integração dessas políticas entre cidades. Não dá para cada cidade determinar as suas próprias regras, restringindo a determinados modelos de veículos, que não são compatíveis com as demais cidades. Isso dificulta para o mercado trazer soluções. Sobretudo, é importante ter claro que diferentes veículos têm diferentes papéis na gestão de cargas e no abastecimento das cidades. No perímetro urbano a alternativa são veículos menores.

Como você enxerga o avanço dos veículos elétricos no país?

As vendas dos veículos elétricos têm avançado bastante, e eles são nossos aliados no caminho para uma mobilidade zero de emissões. Dados da Organização Mundial da Saúde falam de 50 mil pessoas por ano que morrem de doenças respiratórias e cardiovasculares nas cidades brasileiras em decorrência de gases poluentes. O foco é pensar em descarbonizar todo esse sistema. Importante ressaltar, que a tecnologia é uma parte dessa solução, mas que precisa estar em sintonia com as demais ações de priorização do transporte ativo e coletivo.

Como é o trabalho que o WRI Brasil desenvolve em prol da mobilidade?

O WRI Brasil faz parte do World Resources Institute [instituto de pesquisa que atua no desenvolvimento de soluções sustentáveis] e tem um programa de cidades que apoia a qualificação dos sistemas de mobilidade urbana. Hoje, a gente trabalha com mais de





30 cidades, incluindo São Paulo, para ajudá-las a qualificarem os seus sistemas de transporte e o desenho viário também, trazendo o conceito de ruas completas, focando no cuidado com as pessoas para trazer mais mobilidade para elas também.

Nos estados do Brasil os veículos mais velhos são isentos de IPVA. Esse fato pode ser encarado como um estímulo a uma frota mais poluente?

Até acho que devemos fomentar veículos mais limpos. Acompanhamos alguns países que fazem a isenção para veículos elétricos trazendo uma facilidade e incentivos a fim de transacionar para um transporte de zero emissões de carbono. Mas no Brasil, a gente tem a questão da desigualdade social, que precisa ser levada em consideração. Então todas essas políticas precisam ser pensadas de maneira integrada.

Como você enxerga a situação da mobilidade de hoje com a de anos atrás? Pode nos dizer se evoluímos?

O Brasil vem avançando em alguns quesitos desde a Política Nacional de Mobilidade Urbana (2012), mas a gente ainda tem uma deficiência de infraestrutura de mobilidade sustentável de média e alta capacidade nas cidades brasileiras. Precisamos acelerar algumas mudanças para ter impactos mais rápidos de melhoria no sistema de mobilidade e de qualidade de vida das pessoas. Tivemos exemplos de cidades que duplicaram suas ciclovias, como Fortaleza, que instalou pontos para bicicletas integrados ao sistema de transporte coletivo e de carros compartilhados, o que prioriza a mobilidade sustentável. Temos um outro exemplo, da cidade São José dos Campos, que comprou doze ônibus elétricos para operar e está em um processo para licitar todo o

seu sistema, também para operar com frota elétrica. Isso me faz crer que temos avançado.

Que inovações ou tecnologias podemos esperar para os transportes que poderiam contribuir com a fluidez do trânsito?

A tecnologia é uma aliada para descarbonizar o nosso sistema de transporte. Temos dados que apontam que os sistemas de transporte nas cidades brasileiras, são responsáveis por 60%, em média, das emissões em nossas cidades. Pensar em sistemas descarbonizados passa pelo desenvolvimento e avanço da tecnologia em si. A tecnologia do elétrico é a mais madura que temos à disposição nesse sentido, tem progredido e avançará cada vez mais.

Acha possível a implantação de mini terminais de cargas com a finalidade de reduzir o volume de trânsito nas cidades?

Quando a gente pensa em cidades policêntricas, isso é ter bairros mais autossuficientes, com moradias, educação e trabalho, e a carga faz parte disso. Então sim, é possível ter mini terminais locais para a carga não precisar passar por toda a cidade. É uma ideia bastante interessante, mas é preciso pensar no todo, especialmente na estrutura em torno desses terminais. Quando a gente tem menos deslocamento de pessoas, a gente já pensa em menos deslocamento de cargas também.

Que mensagem você gostaria de deixar para os nossos leitores?

A gente deve priorizar políticas de desenvolvimento urbano de maneira associada. Buscar as oportunidades de participar dos planos diretores das cidades, que é um planejamento de como a nossa sociedade vai crescer. Precisamos fomentar cidades, onde haja uma distribuição maior de empregos, em que as indústrias não estejam todas concentradas em uma única região. Fazer com que dentro de um mesmo bairro seja possível trabalhar, estudar e morar, para não haver tanto deslocamento e tantos impactos negativos resultantes destes deslocamentos. Nisso, um transporte de cargas mais integrado tem um papel fundamental, para que as pessoas possam ter a facilidade de ter uma encomenda ou produto, não só à disposição no comércio, mas se preferirem, até na porta de casa.





FACCHINI
www.facchini.com.br



Para quebrar o silêncio contra a violência doméstica

Agosto Lilás: no mês que marca o aniversário da Lei Maria da Penha o Vez & Voz trouxe o foco para a proteção da mulher

Não importa o nível de escolaridade, classe social, religião, se trabalha fora ou em casa. A violência doméstica não distingue nenhuma dessas características, e atinge mulheres (grande maioria), de todas as idades, nos mais diferentes lugares.

Uma em cada quatro mulheres sofreu violência doméstica ao longo da vida, de acordo com um estudo publicado no periódico científico The Lancet. A cada minuto, oito mulheres sofrem violência no Brasil, segundo informações do Ministério da Mulher, da Família e dos Direitos Humanos (MMFDH).

Como o Vez & Voz traz à luz assuntos que permeiam o universo feminino, e infelizmente a violência de gênero é um deles, no mês que compreende a Campanha Agosto Lilás, o movimento propôs uma reflexão e conscientização pelo fim da violência contra a mulher.

A primeira live promovida para abordar o tema foi ao ar no dia 11 de agosto, com a participação da delegada, Raquel Gallinati, da terapeuta integrativa, Thaís Santesi e com a mediação de Joyce Bessa, head de gestão estratégica, finanças & pessoas na TransJordano.

A segunda, aconteceu no dia 24, foi conduzida pela vice-coordenadora da comissão na entidade,

Gislaine Zorzin, e teve participação de Ana Cristina de Souza, coordenadora municipal de políticas para Mulheres da cidade de São Paulo e de Gabriela Barsotti, psicóloga no SEST SENAT. As duas transmissões foram ao ar pelo canal no YouTube da TV SETCESP.

"Esse é um tema delicado, mas não pode ficar de fora das nossas discussões. A Lei Maria da Penha é um excelente instrumento jurídico, porém, ainda assistimos muitos casos de violência doméstica e alguns deles acabam até em feminicídio" lembrou Bessa.

Santesi, que além de terapeuta é também fundadora do Projeto Bastê, que presta apoio à mulheres que sofrem violência doméstica, explicou o porquê é difícil romper com um relacionamento abusivo. Ela mesma foi vítima desse tipo de violência, e compartilhou sua experiência pessoal que a levou a fundar o projeto.

"Ele (o agressor) intercalava rompantes de agressividade, com momentos de carinho. Eu sofria de uma dissonância cognitiva porque, quem vive isso, não sabe ao certo o que está sofrendo: é o que chamamos de **"desamparo aprendido"** – seu cérebro entende

que não existe saída, e que não há o que fazer", contou.

Ela continuou explicando "eu comecei a estudar sobre esse tema para tentar entender o que era violência doméstica, porque ela não é só física, mas também emocional e financeira. E enfim consegui sair desse relacionamento abusivo".

Segundo a coordenadora municipal de políticas para mulheres, a quebra do ciclo da violência, na maioria dos casos, só ocorre quando atinge também os filhos. Ela destaca a romantização da violência. "Começa no ciúme



COBLI

descomplica a **gestão**,
potencializa a **frota**

Reduza custos, aumente a produtividade e o cuidado da sua frota com a **Cobli Cam**

**01 MÊS
GRÁTIS**

para associados SETCESP em contratos a partir de 12 meses

Escaneie o QR Code e saiba mais sobre a **Cobli**



(11) 4810-2200
contato@cobli.co



Nossa solução de videotelemetria identifica automaticamente **comportamentos de direção perigosa** e emite alertas em tempo real, potencializando a frota. Tenha acesso rápido e fácil aos **vídeos dos eventos** e dê **feedbacks mais assertivos** para os motoristas.





exagerado do uso de uma roupa ou maquiagem, é primeiramente, feita de forma sutil, até virar uma manipulação e culminar nos momentos de humilhação e agressão física”, indicou.

“O grande desafio é deixar o medo e até a vergonha de lado e decidir buscar ajuda. Seja de uma amiga, da família, de profissionais, da polícia ou do poder público”, reiterou Zorzini que chamou a atenção para o desafio que é reconhecer quando estamos; ou alguém próximo está, em uma situação de violência. “Isso ocorre porque a sociedade em geral normaliza muito algumas situações, que não deveriam ser normais”, reconheceu.

As mulheres que sofrem de violência costumam dar sinais do que estão passando, que podem, inclusive, serem percebidos por quem está próximo, familiares, colegas de trabalho e gestores, informou a delegada.

“Mulheres que no trabalho ficam o tempo todo angustiadas, com comportamentos vigilantes, que dão desculpas para machucados, inventam história mirabolantes, estão apresentando indícios dessa violência. E se é um crime, quem está próximo tem que se meter sim, porque a sociedade não pode ser omissa”, declarou Gallinati.

Ela destacou também que quando não há denúncia isso fortalece o agressor. “Estatísticas mostram que, em média, só após a sétima vez que sofre as agressões é que a vítima vai buscar ajuda”. Para delegada, a sociedade ainda erra

muito, pois tende a julgar as vítimas, tanto de violência doméstica, quanto sexual. “Como se de alguma forma o crime pudesse ser justificado”.

Enquanto isso, a psicóloga do SEST SENAT apresentou que o perfil da vítima se identifica com um conformismo, a dependência emocional e a baixa autoestima, por sua vez, o do agressor é caracterizado por meio do autoritarismo, da impaciência e da intolerância.

“Quando falamos do combate a violência, é sobre a preservação da vida. Pequenas amostras iniciais de desequilíbrio culminam com a vida ceifada. O Brasil é o quinto país em que mais se mata mulheres no mundo. Mulheres morrem aqui, única e exclusivamente, pelo fato de ser mulher”, lamentavelmente recordou Souza.

A prefeitura de São Paulo mantém uma rede de apoio e oferece políticas públicas para dar suporte e amparo às vítimas de violência doméstica.

Já o SEST SENAT conta com atendimento psicológico e clínico, presencial e online, além de realizar **palestras para empresas de transporte** com a intenção de fazer um trabalho preventivo de combate a violência.

“O trabalho não tem que ser feito apenas quando ocorre algum caso, mas também de forma preventiva. Exatamente da forma como estamos fazendo hoje, fortalecendo essa rede de apoio”, demonstrou a psicóloga.



Fique por dentro!

A Lei Maria da Penha Lei nº 11.340/2006 completou 16 anos no dia 07 de agosto. Ela é um grande marco no enfrentamento à violência doméstica e familiar contra as mulheres no País e ganhou este nome devido à luta da farmacêutica Maria da Penha para ver seu agressor condenado.

Em caso de violência contra a mulher, não se cale.

Denuncie!

Ligue 180 (Central de Atendimento à Mulher)

Solicite os serviços do SEST SENAT



Assista as lives



Economize Diesel com manutenções!

Hoje o aumento do Diesel é o grande vilão das transportadoras então sua economia é essencial para que a mesma possa obter lucratividade.



CHEGA DE GASTOS!

As manutenções preventivas para caminhões são responsáveis por revisar as condições do veículo e encontrar possíveis problemas antes que eles se desenvolvam e gerem maior prejuízo para a transportadora. Quando o profissional encontra alguma situação diferente do usual durante a revisão, ele tem tempo hábil de realizar o conserto antes do problema se agravar.

A manutenção preventiva veicular, desde a mais básica, como calibrar os pneus, alinhar a direção, balancear as rodas, troca de óleo e outras, influenciam diretamente no consumo de combustível por preservar as características originais dos veículos

Alguns benefícios de manter suas manutenções em dia :

- Diminuir em até 30% os gastos do seu veículo.
- O risco de acidentes também diminui, afinal, os itens de segurança do caminhão estarão sempre funcionando perfeitamente.
- Evita quebra ou mau funcionamento em longas viagens.
- Aumenta o Tempo de Vida do seu veículo.
- Melhora o seu desempenho.
- Otimiza o tempo de sua viagem que pode afetar diretamente em seu frete.



ENCONTRA DE TUDO NO REI DO TRUCK

01

Oficina completa, oferece todos os serviços de manutenção veicular em um único espaço. Preventivas, Corretivas, Elétrica, Linha de Trem de Força entre outras .

02

Padrão concessionária, porém **com preços mais acessíveis** e vantagem de ser multimarcas.

ENTRE EM CONTATO

☎ 11 94226-1876

📷 @reidotruckdiesel

WWW.REIDOTRUCKDIESEL.COM.BR



12ª CONFERÊNCIA de Tarifas

 SETCESP

**Realidade atual e
Perspectivas para o TRC**

Para entender a política de preços no transporte de cargas

12ª Conferência de Tarifas discute a defasagem no frete e a escalada do diesel

A já consolidada Conferência sobre as tarifas de frete promovida pelo SETCESP chegou a 12ª edição, e destacou os resultados da pesquisa divulgada no CONET (Conselho Nacional de Estudos em Transportes, Custos, Tarifas e Mercado), que verificou o desempenho do setor de transporte, o comportamento do frete e o cálculo da defasagem.

Além disso, o evento que ocorreu no dia 16 de agosto, na sede do SETCESP, abordou a política de preço dos combustíveis, que impacta na composição do frete e vem exigindo que as empresas do transporte rodoviário de cargas mudem as suas estratégias de negócios, de tempos em tempos, para não perderem a sua rentabilidade.

"O SETCESP sempre realiza esse evento após o CONET, para que possamos difundir a necessidade de se aplicar o reajuste no valor do frete, uma vez que os custos andaram desenfreados, principalmente com relação ao diesel", disse o presidente da entidade, Adriano Depentor.

No evento, o vice-presidente da FETCESP, Alberto Panzan Jr., também insistiu quanto à necessidade de realinhamento das tarifas. "Nós temos que nos reinventar, é preferível perder um cliente do que perder a empresa. Precisamos aprender a dizer não", aconselhou ele.

Francisco Pelucio, presidente da NTC&Logística (Associação Nacional de Transporte & Logística) compartilhou que em um dado momento de sua trajetória como transportador precisou aumentar em 20% a cobrança do valor do frete, e por isso, perdeu seu principal cliente.

“Eu não me arrependo disso. Depois arrumei outros clientes e minha empresa sobreviveu. Precisamos aproveitar os estudos técnicos e repassar os custos que tiver que repassar. Você nunca vai recuperar o que já deixou de cobrar”, avisou Pelucio.

Enquanto isso, Lauro Valdivia, engenheiro de transporte e assessor técnico da NTC&Logística, chamou atenção para o fato de que, muitas empresas que não calculam os custos de forma correta, ofertam no mercado preços impraticáveis.

“Algo em comum entre os transportadores é que eles necessitam de veículos de cargas que gastam combustível, pneus e peças. Então, não há como uma empresa cobrar 20% ou 30% a menos que a outra. Nos últimos 12 meses, o combustível dobrou de valor, e teve transportador que mesmo com esse aumento, não reajustou o frete”, sinalizou.

As informações trazidas pelo engenheiro foram retiradas do estudo do DECOPE (Departamento de Custos Operacionais e Pesquisas Técnicas e Econômicas da NTC&Logística) e apontaram que a escalada do diesel em 18 meses (a contar de dezembro de 2020 até julho de 2022) chegou a 104%.

Mesmo que o ano tenha sido no geral, relativamente bom para o TRC, os aumentos dos insumos foram preocupantes. Segundo Valdivia, o grande problema foi repassar esses custos na velocidade com que eles ocorreram.

Apenas 11% das empresas de transporte rodoviário de cargas conseguiram repassar os custos integralmente, a maioria fez o repasse parcial, e quase 15% não repassaram nenhum aumento. Apesar disso, quase metade das empresas acham que tiveram um desempenho melhor do que no primeiro semestre de 2021. Só que 47% delas admitem que houve queda no lucro com relação ao ano passado.

O engenheiro demonstrou como a precificação do frete deve ser composta, e que mais do que

Variação do aumento dos principais insumos nos últimos 18 meses*



Veículo
42%



Mão de obra
12,5%



Combustível
104%

*De janeiro/2021 até julho/ 2022



Lauro Valdivia, engenheiro de transporte e assessor técnico da NTC&Logística



Raquel Serini, economista do IPTC

considerar o custo do serviço, deve ser levado em conta o lucro e o risco que a atividade envolve. Ele detalhou que a composição tarifária deve refletir os custos administrativos, operacionais, de riscos, medidas de combate ao roubo e generalidades.

O estudo revelou ainda que antes a aprovação dos empresários pela política de Piso Mínimo de Frete chegava a ser de 50%, hoje não passa de 10%. E mostrou que a defasagem nos últimos 12 meses foi em média de 13,8%, enquanto o prazo médio apurado para recebimento do frete é de 44 dias.

Acompanhando de perto

Ainda na Conferência, Raquel Serini, economista do IPTC (Instituto Paulista do Transporte de Carga) apresentou a ferramenta desenvolvida pelo Instituto que auxilia os transportadores a mapear o preço do diesel em diversos municípios do estado de São Paulo: o Painel do Diesel.

“Se houver uma viagem esporádica para algum estado que vocês não estão habituados, poderão consultar o preço médio do combustível naquela região”, explicou ela exibindo no Painel a possibilidade de filtrar as informações por estado e município.

A economista também falou da consultoria de Planejamento de Custos e Tarifas do SETCESP, que já prestou mais de 2 mil atendimentos às empresas, apenas no

primeiro semestre deste ano. O serviço da entidade disponibiliza orientações sobre Planilhas Referenciais de Custo; Planilha de Custo por Rota Dedicada e informações com relação a indicadores econômicos.

O que nos fez chegar até aqui

Luiza Arruda, coordenadora tática de preços B2B da Raízen, apresentou o cenário internacional da distribuição de combustíveis e a política de preços no País, após a abertura do mercado e as mudanças regulatórias da Petrobras.

A coordenadora abordou a necessidade de adaptação diante dos cenários econômicos adversos com a pandemia de Covid-19, e posteriormente, com a guerra entre Rússia e Ucrânia.

“O mercado de combustíveis está mudando cada vez mais rápido, pontos que antes não eram avaliados terão que fazer parte da tomada de decisão de vocês transportadores ao comprar insumos e repassar esse reajuste no frete”, afirmou.



Luiza Arruda, coordenadora tática de preços B2B da Raízen

Ela listou as mudanças que ocorreram a partir de 2016 com a nova política de preços, na qual a estatal se aproximou da paridade internacional e abriu espaço para importação.

“Passamos décadas em um mercado fechado, para uma transição rápida que chegava a repassar aumento no preço do diesel quase que diariamente. Isso causou uma série de rupturas em nosso sistema, definitivamente não estávamos preparados. Foi como da água para o vinho”.

Na época, o resultado dessa mudança foi a greve dos caminhoneiros em 2018. E para dar uma resposta à greve, o governo parou o repasse diário deixando-o quase que mensal.

O preço do barril de petróleo, matéria prima para o diesel, reage de forma rápida e agressiva com relação às notícias do mercado internacional. E alcançou níveis inesperados com a Guerra.

Sem dúvida, o conflito na Ucrânia foi um marco significativo na história de preço do barril, que o elevou a patamares nunca vistos antes. O preço do barril atingiu US\$ 120,00 em um momento em que a gente precisa importar para fechar o consumo brasileiro.

“É um mercado volátil e incerto e as nossas operações devem seguir os mesmos parâmetros. Vamos trabalhar em um cenário mais integrado, complexo e ágil daqui para frente. Quem conseguir se adaptar mais rápido, transformará os problemas em receita”, aconselhou a coordenadora.

Concordando com esse ponto de vista, o presidente do SETCESP advertiu que esse processo de aumento nos preços dos insumos ainda não está equacionado. “Acredito que teremos muita emoção pela frente com a mudança dos cenários. Mas uma coisa que para gente é extremamente importante é a previsibilidade”, comentou.

Diante das colocações, o comentarista político, Caio Coppolla, quarto especialista a palestrar na Conferência, lembrou das questões referentes ao frete, que são capazes de impactar toda a cadeia logística. “Nações sérias tratam do problema de gargalo logístico como algo de primeira ordem”.

Para ele, toda a sociedade deveria entender que o transporte é um assunto de extrema necessidade.



Caio Coppolla, comentarista político



Fique por dentro!

- **44 dias é o prazo médio para recebimento do frete**
- **3,8% foi a defasagem média do frete nos últimos 12 meses**
- **5% das empresas não repassaram nenhum aumento de custos aos seus clientes**

Confira as apresentações dos palestrantes.



12ª Conferência de Tarifas analisou o cenário atual e as perspectivas do setor



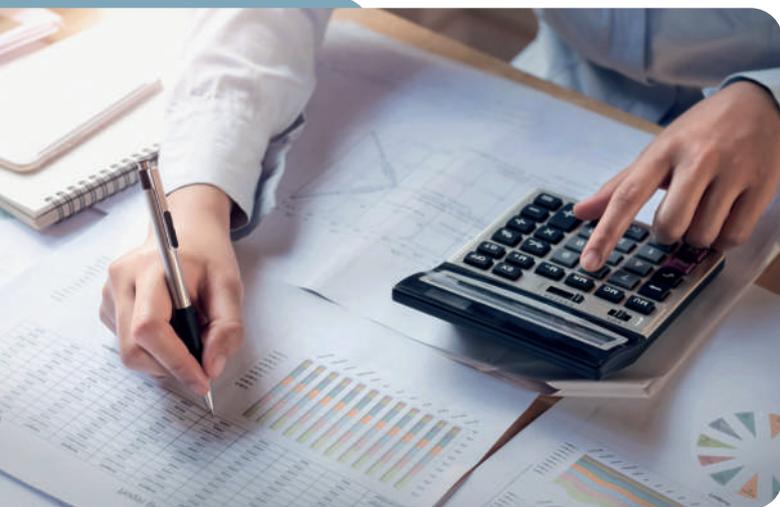


59 anos da NTC&Logística

A Associação Nacional de Transporte e Logística (NTC&Logística) completou 59 anos no dia 17 de setembro. Desde 1963 a entidade vem construindo uma história de lutas pelo setor de transporte de cargas e logística brasileiro, com a missão de buscar junto à sociedade civil e ao governo federal soluções que contribuam com o desenvolvimento do segmento. Uma confraternização na sede da entidade marcou a comemoração do aniversário.

Cadastro nacional positivo começa a valer

O Registro Nacional Positivo de Condutores (RNPC), começou a receber inscrições. O condutor que quiser ter seu nome no RNPC pode se cadastrar pelo aplicativo Carteira Digital de Trânsito (CDT) ou no Portal de Serviços da Senatran (Secretaria Nacional de Trânsito). Ao fazer isso, o participante dá o consentimento para que seu nome seja consultado, e assim, constatado que está apto a receber os benefícios. O RNPC permite a consulta de empresas e órgãos públicos que oferecem benefícios a motoristas que não tiverem cometido infrações nos últimos 12 meses.



Redução na tabela do piso mínimo

A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) publicou no Diário Oficial da União uma nova tabela com preços mínimos de frete rodoviário, com redução média que vai de 3,16% a 4%. O reajuste negativo nos valores ocorreu após a Petrobras anunciar retrações seguidas do preço do diesel. De acordo com a lei, sempre que ocorrer oscilação no preço do óleo diesel no mercado nacional superior a 5%, para mais ou para menos, a ANTT deve publicar novos valores.

CTB completa 25 anos

Nesses 25 anos do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) diversos avanços no âmbito das diretrizes voltadas aos condutores foram registrados. Um dos principais foi a instituição da Lei Seca, em 2008, que penaliza o condutor flagrado dirigindo sob o efeito de bebida alcoólica ou outra substância psicoativa que determine dependência. A inclusão do Artigo sobre o uso de aparelho celular ao volante também foi importante, uma vez que, dirigir e teclar é um dos principais pontos de distração dos motoristas.



4 em cada 10 empresas sofreram ataques hackers

O instituto Datafolha realizou uma pesquisa com mais de 170 empresas de pequeno, médio e grande porte, e o resultado foi preocupante: o levantamento mostrou que 40% das entrevistadas sofreram algum tipo de ciberataque nos últimos 12 meses. Um ponto de empecilho para que as empresas se protejam ainda é a questão orçamentária, 65% das respondentes alegam dificuldade financeira para aplicação de políticas adequadas à cibersegurança.

Protocolo Digital no portal da ANTT

Já é possível que documentos sejam encaminhados à ANTT no formato eletrônico. Por meio do Protocolo Digital da ANTT, arquivos poderão ser encaminhados de forma transparente, sem custo e sem a necessidade de deslocamento até uma unidade de protocolo. Com a implantação do Protocolo Digital, a ANTT não só amplia a utilização do meio eletrônico para o processo administrativo, como também possibilita a simplificação do atendimento ao cidadão.





Pesquisa Perfil Empresarial é apresentada no Conexão SETCESP

A entidade recebeu representantes da CNT (Confederação Nacional do Transporte) no dia 09 de agosto, durante uma das edições do Conexão SETCESP. Na ocasião, eles detalharam informações que identificam as empresas do TRC, por meio da Pesquisa Perfil Empresarial 2021 realizada pela Confederação. Fernanda Rezende, gerente de projetos, destacou que o principal objetivo do estudo foi identificar as melhorias e soluções para os transportadores na gestão e operação de seus negócios.

Novo curso EaD sobre Encargos e aplicações do e-Social

O SETCESP incluiu, em sua Plataforma EaD, o curso 'Encargos e Aplicações do e-Social' ministrado por Marcio Ranieri, administrador de empresas com especialização em Recursos Humanos. Contando com 8 aulas, o curso tem o objetivo de proporcionar ao aluno conhecimento de toda a parametrização das tabelas do e-Social, para que ele consiga fazer o fechamento da folha de pagamento, em conformidade com os valores apresentados na DCTF-Web (Declaração de Débitos e Créditos Tributários Federais Previdenciários e de Outras Entidades e Fundos).



Inscreva-se no curso



Reinauguração do SEST SENAT Fernão Dias

O SEST SENAT reinaugurou as instalações da unidade Fernão Dias, no dia 12 de agosto. Durante a comemoração o SETCESP marcou presença com o presidente do Conselho Superior e de Administração, Adriano Depentor; Ana Jarrouge, presidente executiva; Camila Florencio, gestora de comunicação e Itala Santos, analista de RH. A nova localização da unidade fica na Avenida Manuel Antônio Gonçalves, 457, Jardim Guançã, São Paulo-SP. O endereço foi estrategicamente escolhido por estar próximo ao Terminal Fernão Dias.

LGPD nos RHs das empresas é tema de webinar

Uma das áreas nas empresas que têm relação direta com a utilização de dados pessoais e sensíveis para a execução de suas atividades, é justamente, a de RH (Recursos Humanos), que vem sendo impactada pela adequação à Lei Geral de Proteção de Dados em seus processos. Para que as ações implementadas nas empresas sejam objetivas e em conformidade com a legislação, o SETCESP promoveu, no dia 25 de agosto, um webinar transmitido pela plataforma de Ensino a Distância (EAD) da entidade, onde a gravação está disponível para quem perdeu o conteúdo.

Acesse e assista



Confira a gravação

Live sobre o Plano de Cargos e Salários

O SETCESP realizou uma transmissão ao vivo pelo seu canal oficial do YouTube, no dia 18 de agosto, para falar sobre o mercado de trabalho no setor de transporte.

O bate-papo contou com a participação de Raquel Serini, economista do Instituto Paulista do Transporte de Carga (IPTC), Bruno Carvalho, analista de dados do instituto e Sérgio Lopes, consultor de gestão, RH e qualidade; e também instrutor de diversos cursos no SETCESP.

Turma do Curso de Direção defensiva

No dia 27 de julho, foi realizado no SETCESP o curso de Direção Defensiva com o instrutor Alexandre Cacovich, que é especialista em segurança viária, telemetria e gerenciamento de risco. No total 11 profissionais, todos da empresa Cargoex, participaram do curso estruturado para atender uma demanda exclusiva da transportadora. O treinamento apresentou procedimentos preventivos para a condução segura dos veículos.





ELEIÇÕES 2022: ENCONTROS COM CANDIDATOS AO GOVERNO DO ESTADO

No mês de setembro, o SETCESP junto com a Federação das Empresas de Transporte de Cargas do Estado de São Paulo (FETCESP), a Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística (NTC&Logística) e a Associação Brasileira de Transporte e Logística de Produtos Perigosos (ABTLP), organizou encontros com os três candidatos ao governo de São Paulo mais bem posicionados nas pesquisas para as eleições de 2022. Todos eles receberam em mãos as propostas do setor para o Estado.



Fernando Haddad

Na manhã do dia 1º de setembro, o candidato Fernando Haddad (PT) foi recebido no Palácio dos Transportes, acompanhado do candidato ao senado Márcio França (PSB). Haddad discorreu sobre suas percepções em relação ao setor enquanto esteve na prefeitura de São Paulo. "Temos uma consciência muito grande sobre a importância do transporte de cargas para a produtividade. O TRC para mim é transporte coletivo, pois atende a coletividade", disse ele.

Rodrigo Garcia

No dia 06 de setembro, o atual governador e candidato Rodrigo Garcia (PSDB) foi recebido pelos transportadores. Ele parabenizou as entidades pela iniciativa de promover o bate-papo e compartilhou seu plano de governo para caso seja eleito. "Vamos preparar um projeto de desenvolvimento rodoviário, para que São Paulo tenha uma prateleira de programas de expansão, que inclua a Castelo Branco, o contorno rodoviário de Ribeirão Preto e de Presidente Prudente". Ele estava acompanhado do candidato ao senado Edson Aparecido (MDB).



Tarcísio de Freitas

O terceiro e último encontro foi no dia 15 de setembro, com o candidato Tarcísio de Freitas (Republicanos). Na ocasião, ele expressou preocupação com a economia do Estado. "São Paulo está se tornando desigual, deixando de ter oportunidades, e consequentemente, perdendo muitos negócios. Muito dessa fuga se dá pela incapacidade de lidar com a guerra fiscal", apontou. O ex-ministro da Infraestrutura, estava acompanhado do deputado federal Jerônimo Goergen (Progressistas).



Renault Pro+

Para **crescer**, sua empresa precisa de dois fatores:



ESPAÇO e VERSATILIDADE

AGENDE SEU TEST-DRIVE



Toriba Renault Pirituba
Av. Fuad Lutfalla - Nº 1083
(11) 99849-6551
(11) 3469-9000

Toriba Renault Lapa
Av. Ermano Marchetti - Nº 712
(11) 94275-0816
(11) 2225-2700





Jovem Aprendiz, presente!

Com o programa de aprendizagem, os jovens têm a oportunidade de inclusão social. Para os empresários, essa é uma chance de difundir os valores da organização

Aprender uma profissão com segurança, sem deixar de estudar e com direitos garantidos. Pode parecer utópico ou um sonho de muitas pessoas, mas essa realidade é Lei no Brasil, desde 2000, e está à disposição de jovens de 14 a 24 anos, por meio do Programa Jovem Aprendiz.

Ao mesmo tempo em que trabalha em uma empresa com jornada reduzida, enquanto frequenta a escola, o aprendiz, como o próprio nome mostra, recebe treinamento para aprender uma profissão. Em empresas do setor de transporte, é o SEST SENAT que realiza a capacitação profissional desse contingente.

A Lei nº 10.097/2000 instituiu a aprendizagem para as empresas de médio e grande portes, que passaram a ter o dever de contratar aprendizes dentro do percentual de 5% a 15% do quadro de empregados. Nas microempresas e empresas de pequeno porte, a contratação é facultativa.

O trabalhador aprendiz possui direitos trabalhistas, como salário-mínimo por hora, vale-transporte e férias (preferencialmente, junto com as férias escolares). Ao fim do curso de aprendizagem, ele recebe o certificado de qualificação profissional, desde que seja alcançado o aproveitamento necessário.

De 2016 até o primeiro semestre de 2022, as unidades do SEST SENAT de todo o Brasil já formaram mais de 85 mil jovens, que escolheram se qualificar em um

dos 15 cursos de aprendizagem profissional, que são desenvolvidos por meio de atividades teóricas e práticas organizadas de forma progressiva – por exemplo, dois dias da semana na instituição de ensino e três dias na empresa.

Segundo a diretora executiva nacional do SEST SENAT, Nicole Goulart, o programa é a porta de entrada para o mercado de trabalho no setor de transporte. “O SEST SENAT possui um papel social na formação de jovens. Por isso, buscamos que cada vez mais pessoas participem do Jovem Aprendiz e possam terminar o programa empregadas, de forma a atender à demanda do mercado por mão de obra especializada para o transporte”, explica a diretora.

Atualmente, o curso mais demandado é o de Assistente Administrativo no Transporte. Busca-se uma formação integral, aliando teoria e prática, em um espaço de formação por competências, em que os jovens têm oportunidade de inclusão social e de desenvolvimento das habilidades que levarão consigo ao longo da vida.

As turmas de aprendizagem do SEST SENAT são disponibilizadas diretamente para as empresas. Dessa forma, os jovens que quiserem uma vaga como aprendiz precisam enviar currículo para as empresas que fazem esse tipo de contratação. As empresas que se interessarem devem procurar a unidade do SEST SENAT mais próxima para contratar o curso de aprendizagem. Aquelas que são do setor de transporte ainda podem usufruir desse serviço de forma gratuita.

Confira a lista dos cursos de aprendizagem profissional oferecidos pelo SEST SENAT:

- Assistente Administrativo no Transporte
- Motorista de Transporte de Passageiros
- Motorista de Transporte de Cargas
- Assistente de Logística de Transporte
- Auxiliar de Eletricista Veicular
- Auxiliar de Manutenção Automotiva
- Mecânico de Veículos Automotores a Diesel
- Assistente em Operação e Movimentação de Carga
- Auxiliar de Almojarifado
- Auxiliar de Manutenção de Ar Condicionado Veicular
- Auxiliar de Operação de Transportes
- Cobrador e Despachante de Transporte Coletivo
- Pintura Automotiva
- Assistente de Produção
- Frentista Abastecedor



Veja onde estão as unidades do SEST SENAT pelo país.



**A Melhor
Opção para
Adquirir
Insumos
com o
Menor Preço**

Saiba mais





Bem-vindos



autologexpress.com.br
(31) 3198-2700



www.dhl.com/br-pt/



www.faciltransportesrodoviario.com.br
(11) 94739-2431 / (11) 2401-6234



www.fretatudo.com.br
(11) 3164-4767



www.grupoverko.com.br
(11) 4261-0001



(11) 4163-3077 / (11) 94712-4433



www.novovaletransportes.com.br
(11) 2209-1233 / (35) 3471-2127



(11) 2382-9720



www.operextransportes.com.br
(11) 2488-7786



www.peglog.com.br
(11) 4617-2300



www.reidex.br
(11) 3777-8550 / (11) 97033-4058



www.rgfcargo.com.br
(11) 4378-3000



www.shimanotransportes.com.br
(11) 2025-8121



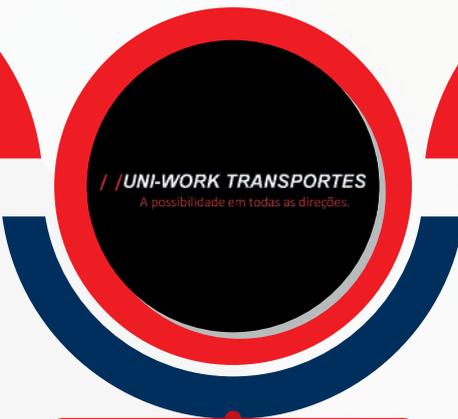
www.transetor.com.br
(11) 3845-1656



www.transnortelog.com.br
(11) 2412-1801 / (11) 99996-1907



(11) 2919-6102



www.unwtransportes.com
(11) 2085-4460



www.zorzinlogistica.com.br
(11) 94728-5650

Direcionando o caminho do transportador



Cursos

Responsabilidade civil e criminal no TRC: seguro e as exigências da ANTT

O transporte é um setor dinâmico e quem trabalha nele precisa estar preparado para lidar com várias circunstâncias, algumas delas adversas. Este curso possibilitará que os gestores estejam instruídos, e saibam o que e como fazer, em situações de crise.

O que você vai aprender? O participante vai entender como agir em casos de furto, roubo e extravio de cargas. Que atitudes tomar se houver uma retenção de mercadorias. Também conhecerá o que costuma estar previsto no contrato de transporte, os direitos e obrigações resguardados pela legislação.



Matricule-se já!

Quem vai te ensinar? O assessor jurídico do SETCESP, Adauto Bentivegna Filho, que ministrará o conteúdo. Ele é especialista em Direito Tributário, mestre e doutorando em Ciência Jurídica pela Universidade Autônoma de Lisboa Luís de Camões. Além de professor universitário, ele é autor do livro "Barreiras Fiscais Estaduais: um entrave logístico" e co-autor da obra "Aspectos Jurídicos do TRC – Transporte Rodoviário de Cargas".





Gestão de arrumação e conferência de cargas: **otimize custos e reduza riscos**

Este curso ensina a eliminar ou reduzir ao máximo as chances de incidentes durante as atividades no transporte. Ele ampliará a visão crítica da gestão dos recursos humanos e de suprimentos, para identificação de fatores geradores de prejuízos.

O que você vai aprender? A como identificar o bom e o mau andamento dos trabalhos, quais os principais indicadores de desempenho e os impactos das avarias sobre os índices de qualidade. Também conhecerá os sistemas de gestão integrada, processos utilizados para a conferência de cargas e devolução de mercadorias.



Inscreva-se pelo site

Quem vai te ensinar? O professor e instrutor de treinamentos logísticos, João Carvalho. Ele possui formação superior em Tecnologia e Logística com ênfase em Transporte de Cargas. Também é técnico em segurança do trabalho e ministra treinamentos no CEVAT (Centro de Valorização do Trânsito), onde atua como professor em cursos para formação de instrutores de trânsito e transporte.





Quem protege os maus ofende os bons

Por Luiz Marins

Há muitos anos venho constatando e afirmando que um dos maiores problemas da liderança é a complacência. Líderes complacentes com o erro, com os malfeitos, desmotivam aqueles liderados que procuram fazer e dar o melhor de si.

Há um ditado latino que diz: *"Bonis nocet, qui malis parcat"*. Esse ditado é repetido em vários países e em vários idiomas: *"Who pardons the bad, injures the good"* na Inglaterra e nos Estados Unidos. *"Chi perdona ai cattivi, nuoce ai buoni"* na Itália; *"Qui épagne le vice, fait tort à la vertu"* na França. Em nosso bom português é "Ofende os bons quem protege os maus". Veja quanta verdade está inserida neste ditado!

Quando somos complacentes e protegemos quem não é bom, estamos, na verdade, ofendendo os que são verdadeiramente bons.

Veja na empresa. Quando protegemos funcionários que não são comprometidos, que não querem aprender e crescer, que não atendem bem, que não participam de nossa visão, estamos, na verdade, punindo os bons, aqueles que se esforçam, que são competentes, que atendem bem. É ou não verdade?

Quando um chefe vê um trabalho mal feito e não chama a atenção do subordinado, está na verdade ofendendo quem faz bem feito.

E nada é mais desmotivador do que a injustiça de vermos pessoas erradas sendo tratadas da mesma forma que as pessoas certas. Nada é mais desmotivador do que vermos pessoas desonestas sendo tratadas da mesma forma que as honestas. Nada é mais desmotivador do que a injustiça e a impunidade.

Da mesma forma é com os clientes. Ofende os bons clientes, a empresa que não faz diferença entre os bons e os maus e trata os maus da mesma forma que os bons. Clientes que não pagam em dia, comprometendo nossa marca, não podem ser tratados da mesma forma que os que são realmente comprometidos com o nosso sucesso como empresa.

Faça um exame de consciência e veja se você não está cometendo essa injustiça.

Pense nisso. Sucesso!

Painel do Diesel

Confira a variação
semanal do preço
do diesel

Acesse



Realização:

SETCESP



Parceiros:

