

## Menos papel e impressões **Mais digital e eficiente**

Agora o DANF-e, o DACT-e e o DAMDF-e podem ser apresentados na tela dos smartphones ou tablets. Saiba mais



### Eventos

Veja como foi o 2º Encontro do Vez & Voz

### Recursos Humanos

Vagas afirmativas: descubra como fazer do jeito certo

### IPTC

Confira a versão atualizada do Guia de Restrições



# Põe na tela

Caro leitor,

Para quem ainda não viu, aqui vai uma excelente notícia: foi dado mais um passo importantíssimo rumo à 'Logística Sem Papel'.

Agora, os documentos auxiliares não precisam mais ser impressos e podem ser apresentados no formato digital. Veja os detalhes em nossa matéria de capa.

Outra novidade, é a atualização do nosso Guia de Restrições de Circulação, versão 2023. Não deixe de conferir, porque muita coisa mudou nos municípios da nossa base territorial.

Veja também a cobertura do 2º Encontro do Vez & Voz. Foi um evento impressionante, e me entusiasmou ver o brilhantismo e o nível de engajamento das mulheres que atuam nas entidades de classe do nosso setor.

Ainda trazemos nesta publicação, as informações divulgadas no último CONET, realizado pela NTC&Logística aqui em São Paulo.

E, se tratando do aspecto econômico, aproveite para descobrir o que deve ser considerado em BID, do ponto de vista dos especialistas que participaram da 13ª edição da Conferência de Tarifas.

Mudando de economia para o RH, apresentamos como é possível fazer um processo seletivo de vagas afirmativas. Essa iniciativa vem se desenvolvendo na esteira do ESG.

E por falar em ESG, vem aí o 9º Prêmio de Sustentabilidade. É a chance de sua empresa ser reconhecida pelo compromisso que possui com a sustentabilidade. Eu te convido a participar!

Se atualize a seguir com as principais informações do mundo corporativo e do nosso setor.

Boa leitura!

Adriano Depontor



## Urbano Bank. Feito por transportadores para transportadores.



Conta de  
pagamento



Boletos  
bancários



Cartão  
Internacional



Seguros



Crédito e  
muitos mais



### Cartão Internacional No-name

O cartão mais  
descomplicado  
para as despesas  
de viagens dos  
seus motoristas

Fale com a **Jessiele**,  
nossa Head Comercial

+55 11 93701-3757

[jessiele.alves@urbanobank.com](mailto:jessiele.alves@urbanobank.com)





## 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

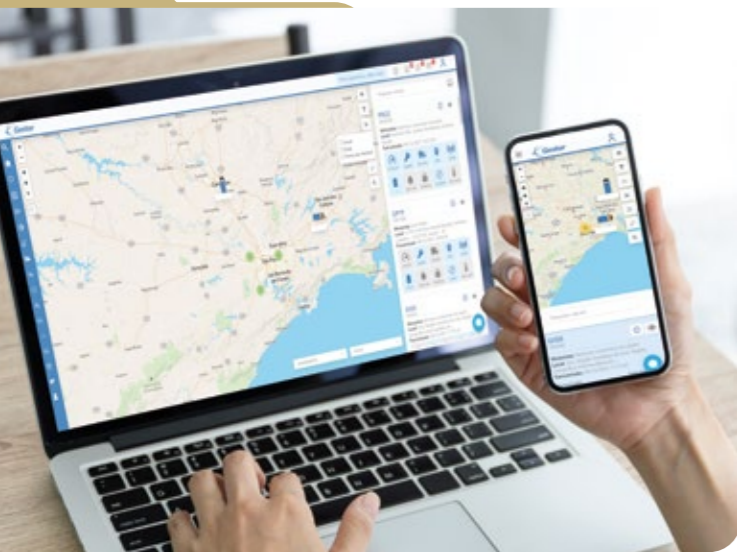
www.setcesp.org.br

Acompanhe as principais notícias do SETCESP



- 4** **PARCERIA**  
Omnilink
- 8** **BATE-PAPO EMPRESARIAL**  
Entrevista com Sérgio Pugliese, diretor de vendas de caminhões da Volkswagen
- 10** **NÚCLEO JURÍDICO**  
15 anos da Lei 11.442 e os impactos dela para o setor
- 14** **RECURSOS HUMANOS**  
Vagas afirmativas: saiba como fazer do jeito certo
- 18** **INDICADORES**  
Aspectos econômicos da infraestrutura de transporte
- 22** **COMJOVEM SP**  
Agora é que são elas
- 24** **MATÉRIA DE CAPA**  
Adeus a toda aquela papelada
- 30** **OPINIÃO**  
"Redução da burocracia e a Logística Sem Papel", Por Tayguara Helou
- 34** **SETCESP ENTREVISTA**  
Ariel Herszenhorn, vice-presidente de Vendas da Loggi e coordenador de Logística do Conselho de Economia Digital e Inovação da Fecomércio
- 38** **VEZ & VOZ**  
Nova Lei traz obrigatoriedades para empresas no combate e prevenção ao assédio
- 42** **EVENTOS**  
São Paulo recebe o CONET
- 46** **EVENTOS**  
13ª Conferência de Tarifas avalia o que deve ser considerado em um BID
- 50** **EVENTOS**  
Do conhecimento à transformação
- 54** **RADAR**  
Um giro pelas estradas do Brasil
- 56** **SETCESP EM AÇÃO**  
Agenda (Fevereiro / Março)
- 58** **SERVIÇOS SETCESP**  
Melhor prevenir do que remediar
- 60** **SUSTENTABILIDADE**  
Os vários pontos da sustentabilidade
- 62** **DIRETORIAS E COMISSÕES**  
De lá pra cá. De cá pra lá
- 66** **IPTC**  
Cada vez mais restrito
- 68** **TECNOLOGIA**  
Ao gosto do cliente
- 70** **SEST SENAT**  
Curso gratuito sobre condução de Combinações de Veículos de Carga
- 72** **BEM-VINDOS**  
Veja quem chegou no nosso time
- 74** **CURSOS**  
Veja os cursos em destaque
- 76** **PENSE NISSO**  
A galinha dos ovos de ouro





## OMNILINK: LANÇAMENTOS E EXPANSÕES EM 2023

A Omnilink, referência em soluções de inteligência embarcada para localização de veículos de transporte e gestão de risco de cargas, avança na missão de contribuir para um mundo mais integrado, conectado e seguro.

São quase 25 anos oferecendo tecnologias cada vez mais eficientes, para elevar o nível de produtividade e controle de cargas aos clientes. A gestão iniciada em 2019 por Eduardo Lacet, presidente, e Cristiane Akiko, vice-presidente, continua a render excelentes resultados percebidos pelo mercado. E as estratégias para o futuro buscam o fortalecimento da marca através de novos produtos e soluções.

“Nossa missão é desenvolver um trabalho de melhoria contínua, onde a gente se aperfeiçoa a cada dia. E o nosso objetivo é fazer da Omnilink a principal empresa de tecnologia para o transporte, sendo uma *one-stop shop* [(em tradução livre indica um conceito de loja completa)] para o transportador, e atendendo ele no que for preciso para desenvolver e entregar sua operação de forma eficiente e segura”, afirma Lacet.

### Lançamentos

Os lançamentos e aquisições visam consolidar a empresa como o ponto central que entregará todas

as tecnologias e acessos que a cadeia logística precisa, passando por soluções de rastreamento, telemetria avançada, iscas eletrônicas, câmeras embarcadas e demais soluções de segurança oferecidas pela companhia.

Dentre as novidades para 2023, a Omnilink destaca o **Omnimob**, o imobilizador da Omnilink, projetado para completar a gestão de risco em operações de transporte. Totalmente integrado com o rastreamento principal do veículo, o Omnimob atua automaticamente em situações de risco devido a sua tecnologia embarcada. Único no mercado com detecção precisa do *Jammer* GPRS, o Omnimob é ideal para transportadoras com veículos de todos os portes.

O equipamento funciona de forma nativa, ou seja, sem alterar a experiência do usuário, facilitando a operação e garantindo ainda mais segurança. Foi preparada uma oferta especial de lançamento que prevê grandes facilidades de aquisição, seja com descontos por volume ou facilidades de pagamento.

A Omnilink ainda conta com a integração da comunicação LoRa em sua linha de serviços. Utilizada no mercado de Internet das Coisas (IoT), a rede de comunicação LoRa (Long Range) difere das demais tecnologias disponíveis, como 2G, 3G e 5G, pelo fato de ser mais resiliente à ação do *Jammer*, o famoso bloqueador de sinal. Com o dispositivo, os bandidos são capazes de neutralizar o sistema de rastreamento, levar o caminhão para um lugar deserto e roubar a carga.



# Omnimob

Mais segurança para sua operação com um imobilizador completo.



Quatro pontos de bloqueio ocultos, com detecção precisa de *Jammers* e integrado ao PGR via rastreador principal, além de fácil espelhamento de sinal e uma central de atendimento completa.



Configure as regras de segurança de acordo com o PGR na memória do rastreador, permitindo que o dispositivo atue segundo a programação, em casos de violações ou por envio de bloqueio remoto.



A tecnologia certa para combater o roubo do veículo e os desvios de carga.

**Omnimob é o imobilizador da Omnilink**, projetado para completar a gestão de risco em operações de transporte. Totalmente integrado com o rastreador principal do veículo, o Omnimob atua automaticamente em situações de risco devido a sua tecnologia embarcada, impedindo o deslocamento não autorizado do veículo. **Perfeito para todos os tipos de operações e tamanhos de frotas.**

[omnilink.com.br](http://omnilink.com.br)



Utilize o QR Code ao lado e fale conosco!

4003 6754

**Omnilink**

Mais integrado, conectado e seguro.





A tecnologia LoRa permanece ativa mesmo nestas situações, bastando a aproximação com uma das 250 mil antenas móveis ou fixas espalhadas pelo Brasil, para a informação sobre a localização do caminhão ou da carga ser enviada para o sistema da Omnilink. O Índice de Recuperação Veicular (IVR) com essa tecnologia é de 95%.

#### Compromisso com a segurança no mercado de transportes

A companhia busca pelo desenvolvimento de tecnologias cada vez mais inovadoras, para aumentar o nível de produtividade e gestão para cada cliente e parceiro, assim, contribuindo para um mercado de transporte mais seguro e conectado. Com uma base sólida, a Omnilink tem grandes expectativas para este ano.

“Entendemos que 2023 será um ano desafiador. Buscamos melhorias em performance, tanto do ponto de vista de produtividade e desenvolvimento de novos processos, quanto de mercado. Com uma série de novos produtos que posicionam o portfólio da Omnilink na vanguarda de tecnologia para o transportador”, afirma Fabricio Fatuch, diretor comercial e de marketing da Omnilink.

O mercado logístico está cada dia mais conectado, integrado e seguro, e demanda uma atuação responsável

Cristiane Akiko e Eduardo Lacet, vice-presidente e presidente da Omnilink



Fabricio Fatuch, diretor comercial e de marketing da Omnilink

e inovadora. Ter a tecnologia como aliada em suas funções é essencial para ampliar os processos e se destacar nos negócios, com segurança e seriedade.

“Nós trabalhamos para fornecer soluções que permitam às pessoas e organizações serem mais produtivas, eficientes e protegerem seus patrimônios e suas vidas. Esse compromisso é muito sério, e é o que nos move a cada dia”, define Lacet.



## Veloe Go.

### A solução completa em transporte e gestão de frotas da Veloe.

Alelo Frota agora é **veloe go**

Chegamos para facilitar o dia a dia do gestor de frota, embarcador, transportador e do motorista.

Velo Go integra diversos serviços que vão desde a gestão de abastecimento a controles operacionais, com uma rede de aceitação de milhares de parceiros em todo o Brasil.

Tudo para trazer mais eficiência e simplicidade. Seja qual for o tamanho do seu desafio, estamos prontos para traçar as melhores rotas e estar ao seu lado durante todo o caminho.

[veloe.com.br/veloego](http://veloe.com.br/veloego)







## CAMINHÕES AUTÔNOMOS: "ESTAMOS NA FASE FINAL DE PRODUÇÃO DAS PRIMEIRAS UNIDADES"

Conversamos com Sérgio Pugliese, diretor de vendas de caminhões da Volkswagen, que revelou os planos e novidades da marca para este ano

**A Volkswagen liderou o ranking de vendas de caminhões no País nos últimos dois anos. Agora, em 2023, qual é a estratégia para se manter no topo?**

O objetivo é manter esse ritmo, conquistando cada vez mais clientes. Para isso, contaremos com a nova linha de produtos EURO 6 completamente reformulada, entregando cerca de 10% a mais de eficiência e vantagens tecnológicas, de segurança, conforto e excelência na prestação de serviços em toda a nossa rede de concessionários no território brasileiro.

**Como estão os planos de expansão para a América Latina?**

A internacionalização da Volkswagen Caminhões e Ônibus (VWCO) ganhou ainda mais força em 2022,

com um saldo positivo tanto em vendas quanto em participação de mercado e portfólio. Iniciamos com as primeiras exportações do e-Delivery para o México e Paraguai, e para este ano, as expectativas estão altas, com a chegada a mais mercados. O VW Meteor promete somar nesse volume, com seu lançamento comercial internacional na Argentina.

**Recentemente, foi lançado o serviço de aluguel para caminhões. Como funciona essa opção para os transportadores?**

O VW Truck Rental é um programa de assinaturas para aluguel de caminhões Volkswagen, com um contrato de aluguel de 36 ou 60 meses de um caminhão 0Km, com uma franquia de quilometragem mensal. O condutor paga uma mensalidade fixa e o caminhão será entregue conforme oferta selecionada, além de documentação, taxas pagas e os serviços agregados à locação, como manutenção, instalação de implementos e seguro. Ao final do contrato, basta renovar o caminhão por outro 0Km.

**Alguma previsão de quando o mercado de caminhões autônomos será uma realidade no Brasil?**

Para alguns de nossos clientes esta tecnologia já é uma realidade, notadamente os setores de mineração e sucroalcooleiro, onde já existe uma demanda real e imediata para esta nova tecnologia, que visa basicamente a segurança dos operadores em áreas de risco, como minas e transbordo de cana de açúcar. Mais uma vez, mantendo o nosso DNA de inovação, estamos na fase final de produção das primeiras unidades já comercializadas, devendo ser entregues até o mês de abril deste ano.

**Quais são os desafios da VWCO para os próximos dez anos?**

Nossos desafios continuam no sentido de minimizarmos os custos de toda a cadeia produtiva a fim de que nossos produtos e serviços sigam sendo as melhores opções para os clientes. Tudo isso sem abrir mão da tecnologia e do já conhecido DNA da VWCO, de oferecermos modernidade com uma excelente relação de custo benefício.

Surpreenda-se com a Nova Família  
**Constellation Euro 6.**

**Muito mais confortável, versátil e sob medida para seu negócio, com condições especiais.**

No trânsito, escolha a vida!



**Eficiência**

- / Novos motores
- / Torque até 15% maior
- / 5% de economia

**Conforto**

- / Novo banco com cinto integrado premium
- / Cabine com 4 pontos de amortecimento

**Segurança**

- / Controle de tração e estabilidade
- / Assistente de partida de rampa
- / Tudo de série com acionamento automático

**Tecnologia**

- / Novo volante multifuncional
- / Novo painel de instrumentos
- / DRL: luz de condução diurna

Acesse nosso QR code ou [www.vwco.com.br](http://www.vwco.com.br) e saiba mais.



Volkswagen Caminhões e Ônibus

Volkswagen Caminhões e Ônibus

@vwcaminhoes



Caminhões  
Ônibus





## 15 anos da Lei 11.442 e os impactos dela para o setor

*A Lei sancionada em 5 de janeiro de 2007 é a mais abrangente regulamentação do TRC*

Com 27 Artigos, a Lei 11.442/2007, foi a primeira a tratar de forma ampla, das relações e operações no transporte rodoviário de cargas. Antes, haviam apenas normas e o Código Civil, contendo disposições menos detalhadas sobre a atividade.

“Também havia a Lei 6.813 de 1980, com poucos Artigos que regulamentavam as operações, mas de um jeito muito sucinto, e foi revogada pela 11.442”, informa o assessor jurídico do SETCESP, Narciso Figueirôa Jr.

Um dos pontos mais importantes da Lei de 2007 é que ela traz uma definição de quem pode operar no setor, sendo esses: o TAC (Transportador Autônomo de Cargas), a ETC (Empresa de Transporte Rodoviário de Cargas) e a CTC (Cooperativa de Transporte Rodoviário de Cargas) com o devido RNTRC (Registro Nacional dos Transportadores Rodoviários de Carga).

A Lei que completou 15 anos, também regulamenta as relações entre o embarcador e o transportador, menciona disposições do contrato de serviço, questões que envolvem o pagamento do frete e permite a subcontratação entre ETCs, ou entre uma ETC e um TAC.

“A subcontratação no transporte rodoviário de cargas, embora já estivesse prevista em outras normas, fica muito clara na Lei. Ela especifica que não há vínculo empregatício entre o TAC e o contratante



**Tecnologia que conecta segurança e eficiência.**



Eficiência logística atrelada a segurança na sua operação. Buonny Sat conta com a tecnologia WebGuardian e o trabalho de uma equipe especializada, resolvendo qualquer incidente em tempo real e de forma personalizada para sua operação. Buonny Sat coopera para que sua operação gere resultados efetivos em gerenciamento de riscos e aumente a produtividade e assertividade em cada entrega.

**Conte com mais segurança e produtividade nas entregas.**  
**Conte com Buonny Sat.**



Aponte a câmera do seu celular para o QR Code e saiba mais.

[www.buonny.com.br](http://www.buonny.com.br)

São Paulo – SP  
11 5079.2500 / 11 3443.2500

Acompanhe as nossas redes sociais:







do serviço, seja ele embarcador ou transportador”, aponta o assessor.

Entre outras questões a serem destacadas, o texto aborda a responsabilidade do transportador quanto à carga, não só quando ele efetua o transporte, mas também quando subcontrata. Ainda, determina um prazo máximo de espera para a descarga da mercadoria, e define quais são os seguros obrigatórios e facultativos.

“Ela assegura direitos e deveres para o transportador. Deixa evidente quais são suas obrigações e até onde vai a sua responsabilidade. Na prática, fez com que a relação comercial entre transportador e embarcador ficasse mais transparente”, afirma Figueirôa.

Ao longo desses 15 anos a Lei 11.442 passou por mudanças em seu texto original. “Em 2015, houve uma alteração em relação ao TAC, porque até então, a Lei tratava do transportador agregado e do independente, mas a mudança

trouxe a figura do TAC Auxiliar, que não é vinculado ao veículo, mas sim, ao registro do Transportador Autônomo de Cargas que o cadastrar no RNTRC”, explica o assessor.

Já em 2021, conta ele, houve uma alteração sobre a questão do pagamento ao TAC que passou a ser feito por meio do CIOT (Código Identificador da Operação de Transporte), o que depois foi regulamentado pela ANTT (Agência Nacional de Transporte Terrestre).

Figueirôa também comenta que todas estas mudanças fazem parte do processo de atualização. “Uma legislação em um setor dinâmico como o nosso, não tem que ficar intacta. Entretanto, as entidades de classe acompanham essas alterações, para que não haja perda de nenhuma conquista já prevista na legislação”.

Para Figueirôa, sem dúvida, a legislação foi uma grande conquista para o setor e continua sendo efetiva, já que vem se atualizando

no decorrer dos anos. Entretanto, mesmo assim, ele observa que há quem pense, que ainda é preciso um marco regulatório para o TRC.

“Alguns acreditam que há a necessidade de ter uma legislação nova, que atenda não apenas, as matérias que esta Lei já abrange, mas também outras questões importantes. Que contemple, por exemplo, uma cota diferenciada para Jovem Aprendiz”, diz ele.

Contudo, é a 11.442 que permanece norteando a maior parte das operações do transporte rodoviário de cargas. E qualquer alteração em seu texto, impacta diretamente as atividades das transportadoras.

“Importante lembrar que o Código Civil tem uma parte específica tratando do transporte de coisas. Então, independentemente dessa legislação, o transportador tem que se valer também de outras normas para a boa gestão do seu negócio”, alertou por fim o assessor.

CONSÓRCIO  
MAGGI



# Que tal adquirir um caminhão 0km?

Com o consórcio, isso é possível!



(11) 4025-6000 • 0800-778-1100

/consorciomaggi

Vagner Barroca  
Cel: (11) 9.6081-0218  
vagner.barroca@consorciomaggi.com.br





# Vagas afirmativas: saiba como fazer do jeito certo

*Especialista apresenta o que deve ser considerado neste tipo de processo seletivo*

Ações afirmativas podem contribuir com as estratégias das empresas de diversidade e inclusão. Entretanto, muitas organizações têm a seguinte dúvida: – É possível fazer um processo seletivo afirmativo e estar resguardado juridicamente?

Para detalhar quais aspectos devem ser considerados no processo seletivo e explicar o que está assegurado na Lei, o assessor jurídico do SETCESP, Dr. Narciso Figueirôa Jr., advogado especialista em Direito Trabalhista, foi convidado a elucidar o assunto.

Ele pontuou que o tema é complexo, e assim destacou alguns conceitos importantes. “Não existe uma legislação específica a respeito. Embora, com o estudo de várias leis e decretos, é possível ter um embasamento que ampare as ações das empresas”.

O assessor ilustrou uma demonstração prática daquilo que se aplica ao conceito de equidade, em que o tratamento se dá com base no reconhecimento das características individuais de cada pessoa.

“Quando alguém vai até um hospital a prioridade para o atendimento é a ordem de chegada. Porém, caso chegue alguém em estado grave, este é atendido primeiro. O socorro deste é mais urgente do que aos demais”, exemplificou Figueirôa.

Iniciativas afirmativas vem se desenvolvendo na esteira do chamado ESG, sigla que deriva do inglês e significa uma gestão corporativa voltada ao meio ambiente, à sociedade e à governança, e tem por objetivo combater a desigualdade social, permitindo que pessoas de origens distintas alcancem espaços de influência.

# IMOBILIZADOR 3S 1.0

O ÚNICO IMOBILIZADOR ELETRÔNICO DO MERCADO JÁ RECUPEROU 600 CAMINHÕES.



## RECUPERAÇÕES EM TODO O TERRITÓRIO NACIONAL!

+ DE 160 CAMINHÕES RECUPERADOS SOMENTE EM 2022

+ DE 600 CAMINHÕES RECUPERADOS EM APENAS 05 ANOS

+ DE R\$ 300 MILHÕES EM CAMINHÕES E CARGAS RECUPERADOS EM 05 ANOS



CONHEÇA MAIS:



PROTEJA O SEU CAMINHÃO COM UMA TECNOLOGIA QUE REALMENTE FUNCIONA, ESCOLHA O IMOBILIZADOR 3S 1.0





Tais ações visam amparar além das mulheres, negros, PCDs, idosos, LGBTQIA+, indígenas, autistas, obesos e imigrantes.

No final do ano passado, o IBGE divulgou uma pesquisa revelando a participação de brancos em cargos gerenciais que é de 84,4%, enquanto isso, pessoas pretas e pardas ocupam apenas 14,6%. Também existe desigualdade em relação ao gênero. O desemprego é bem maior entre as mulheres do que entre os homens, apontou o Instituto.

"Esse desequilíbrio mostra a importância do que tem que ser feito", observou Figueirôa citando o filósofo grego Aristóteles: "devemos tratar igualmente os iguais, e desigualmente os desiguais".

Em sua explicação o assessor mencionou a Lei de Cotas, o Estatuto da Igualdade Racial que é a Lei 12.888/10, o Decreto 9.571/18 com as Diretrizes Nacionais sobre Empresas e Direitos Humanos e a Lei 14457/22 que implantou o Programa Emprega Mais Mulheres, entre outras legislações que respaldam as empresas para abertura de vagas afirmativas.

Para Ellen Santiago, diretora da comissão de RH do SETCESP, "não há mais espaço para a inércia ou atuação das empresas apenas com foco na obrigação legal. O desafio agora é gerar um mercado de trabalho mais diverso e inclusivo".

Aentão gerente de RH e de Responsabilidade Social da Speed Work, Paula Caldeira, compartilha que a

empresa já implementou processos seletivos para pessoas negras e falou como surgiu a ideia.

"Nós fizemos uma auto avaliação e abraçamos a causa da diversidade e inclusão como forma de corrigir uma falha histórica, que existe na sociedade. Estudamos muito para avaliar se aquilo que estávamos nos propondo a fazer poderia ser prejudicial. Chegamos à conclusão de que prejudicial é não fazer", contou.

Caldeira lembrou do caso da varejista Magazine Luiza, que foi uma das primeiras empresas no País a realizar uma seleção por vagas afirmativas. Na época, o caso gerou polêmica.

No entanto, juristas e estudiosos rebateram as críticas, por se tratar de uma ação para diminuir os efeitos do racismo, um problema estrutural, que afasta profissionais negros das grandes empresas.

Desde então, o número de vagas afirmativas tem crescido em todo o País. Segundo um levantamento do site Vagas.com divulgado em fevereiro, oportunidades voltadas para grupos como negros, mulheres, pessoas com deficiência e LGBTQIA+ saltou de 19.825 em 2021, para 26.409 publicações no ano passado.

"Atuar com ações afirmativas deve ser considerado um avanço. É uma grande chance de quebrar paradigmas impulsionando e promovendo um ambiente inclusivo, diminuindo e combatendo a discriminação", defende Santiago.

A diretora da Comissão de RH acredita que além dos resultados positivos em tornar a sociedade mais justa e igualitária, as empresas também reforçam seu *employer branding*, ou seja, a reputação da sua marca empregadora, evidenciando o compromisso da organização em gerar oportunidades que promovam a inclusão.



#### Legislações que amparam a abertura de vagas afirmativas:

- ✓ Lei 14.457/22 que cria o Programa Emprega Mais Mulheres
- ✓ CLT, Art.429, caput e par.1 – Cotas para Aprendiz
- ✓ Lei 8.213/91, Art.93 – Cotas para PCD
- ✓ Lei 12.990/14 – Cotas para Concurso Público
- ✓ Lei 12.888/10 – Estatuto da Igualdade Racial |Arts.2º, 3º e 39
- ✓ Decreto 9.571/18 – Diretrizes Nacionais sobre Empresas e Direitos Humanos – Arts.2º, 3º e 8º
- ✓ Decreto 65.810/69 – Convenção Internacional
- ✓ Convenção no 111 de 1958 da OIT

As estradas falam, a Mercedes-Benz ouve e traz a



No trânsito, escolha a vida!



## Ouvir as estradas é entender as suas necessidades e oferecer a solução completa para você.

Potência, robustez, economia, a gente sabe o que o seu dia a dia exige. Por isso, a Mercedes-Benz tem a linha de caminhões mais completa e a maior rede de concessionários do Brasil: para oferecer os veículos, peças, serviços e o produto financeiro que é a solução exata para você.

MercedesBenzCaminhoes mercedesbenz\_caminhoes MercedesBenzBrasil

www.mercedes-benz.com.br | CRC: 0800 970 9090



Mercedes-Benz







Raquel Serini é Economista do IPTC.

## Aspectos econômicos da infraestrutura de transporte

Que o sistema de transporte contribui para o crescimento econômico, isso não é novidade. Desse modo, ao abordar sua infraestrutura, buscamos discutir e entender seu modelo produtivo, incluindo, sua relação com a economia, as rodovias, os portos, os aeroportos, entre outros.

Uma rede bem estruturada tem um reflexo direto sobre as empresas, podendo impactar significativamente na capacidade produtiva e distributiva, na eficiência logística, e no custo dos produtos.

Todos nós sabemos que a infraestrutura de transporte atual é inadequada para atender às demandas da sociedade. Contudo, para que superemos os desafios de desenvolvimento no país, não basta só o comprometimento com a construção de mais vias.

É fundamental que a infraestrutura demandada seja disponibilizada oportunamente, com qualidade elevada, modernidade tecnológica e, ainda, que receba

a manutenção devida em momentos apropriados, de forma a garantir o nível de serviço adequado.

### Cenário atual

O Brasil é um dos países com maior dependência do modal rodoviário para o transporte de cargas, representa 64,89% da matriz de transporte brasileira que movimenta, em média, 1,5 bilhões de TKU/ano (toneladas por quilômetro útil), segundo dados divulgados em janeiro pela CNT (Confederação Nacional do Transporte). Esse desbalanceamento na matriz eleva o custo do transporte e penaliza o setor produtivo e consumidores finais, especialmente devido à deterioração das estradas.

Quando analisamos de perto as condições da malha rodoviária, em toda sua extensão, percebemos alguns pontos críticos, a começar pelo critério básico de avaliação: a extensão das vias pavimentadas. Hoje, 89% das rodovias federais são pavimentadas, contra apenas 10% das rodovias estaduais, estaduais transitórias e municipais. Sendo que, 11.216 Km das federais e 13.774 Km das estaduais são concessionadas.

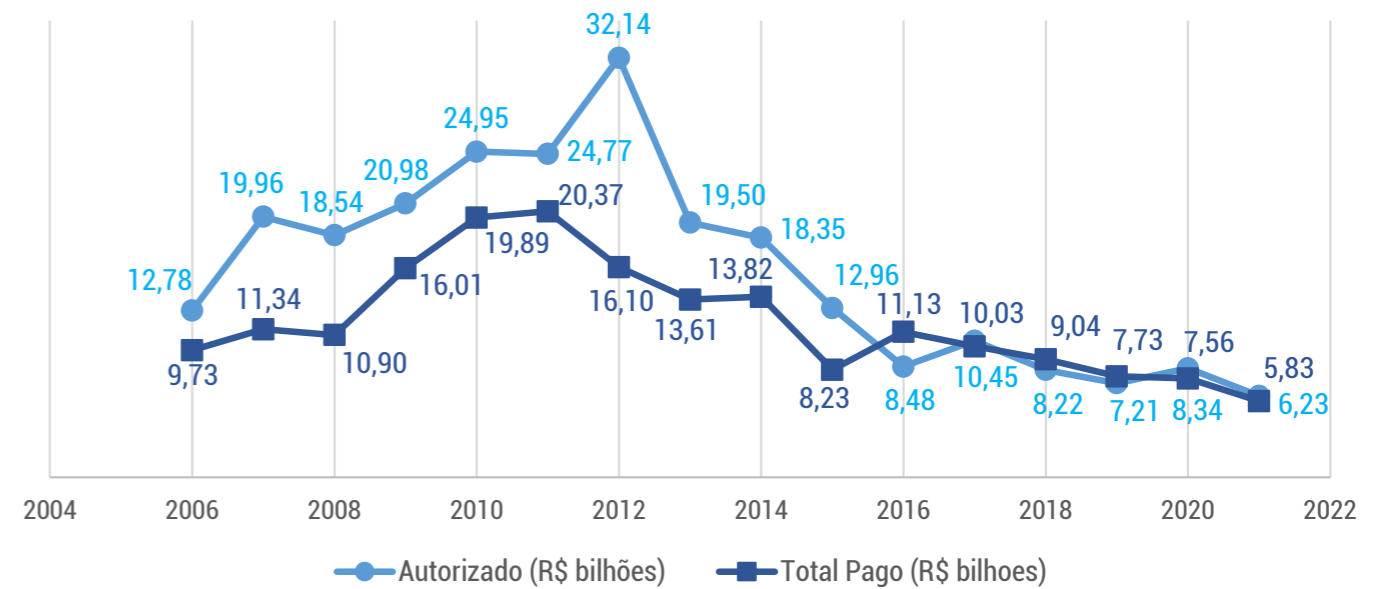
Toda a estrutura das estradas precisa ser revisada com intuito de expansão e modernização, para isso são necessários investimentos, públicos ou através de políticas públicas e privadas (PPP's).

Se considerarmos os últimos 16 anos, os investimentos direcionados para tal finalidade vem diminuindo, tendo o ano de 2021 o menor valor pago para a execução de obras. Também é importante ressaltar a discrepância em comparação com o ano de 2012, quando a diferença entre os investimentos autorizados versus o realizado em rodovias brasileiras chegou a atingir -49,9%, o que resultou em R\$16,04 bilhões a menos.

Sem o investimento necessário, o Brasil acaba ficando para trás em sua atuação logística, em relação a diversos países, e perde qualidade na cadeia de distribuição. Mesmo com as concessões e privatizações de trechos de rodovias, ferrovias e portos, esses investimentos efetivos ainda não conseguem dar conta da demanda.

Sem falar que, cerca de 25% dos custos operacionais poderiam ser reduzidos se houvesse uma melhor

## Investimento Público Federal nas Rodovias do Brasil - 2006 a 2021



Fonte: Dados Siga Brasil e IBGE - elaborado pela autora

estrutura nas rodovias do País. O que colocaria o Brasil em uma melhor posição em comparação aos demais países que investem em infraestrutura logística.

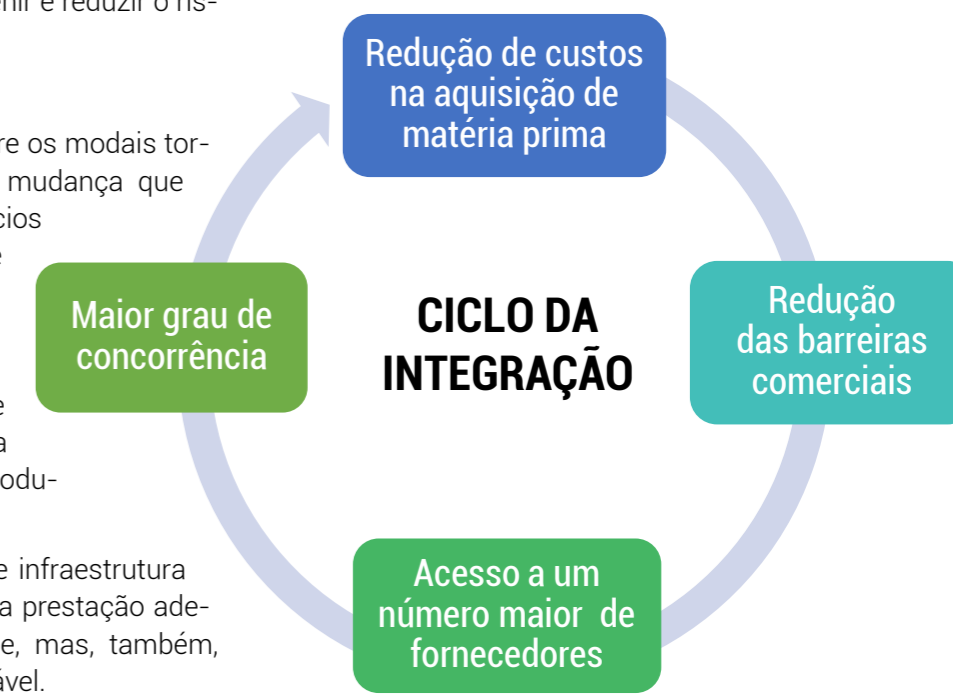
Analisando os impactos no âmbito social, é importante destacar que no processo de expansão da infraestrutura de transporte são criados novos postos de trabalho, ativando a cadeia produtiva e o consumo das famílias, além da elevação da segurança viária, reforçando a necessidade de prevenir e reduzir o risco de acidentes nas estradas.

### Um recorte econômico

Acessibilidade e conectividade entre os modais tornam o mercado mais integrado, mudança que gera avanços. Dentre esses benefícios está o alcance a maior variedade de fornecedores e de mercados. O que aumenta a concorrência entre os agentes e, dessa maneira, contribui para a diminuição do custo de aquisição de matérias-primas e na ampliação da demanda para os produtos em potencial.

Diante disso, a disponibilização de infraestrutura é condição essencial não só para a prestação adequada dos serviços de transporte, mas, também, para um desenvolvimento sustentável.

Entretanto, apesar da sua grande contribuição para a competitividade da economia, os projetos de infraestrutura de transporte apresentam características econômicas que ocasionam maior risco aos empreendimentos e, conseqüentemente, demandam uma maior taxa de retorno financeiro para viabilizar a sua execução.



Fonte: Elaborado pela autora





Deste modo, as concessões viabilizaram a entrada do setor privado no processo de investimento em infraestrutura rodoviária. Aliás, a fonte de recursos das concessionárias se dá da seguinte forma: 25% de capital próprio; 58% com financiamentos internos e

externos e 17% com o caixa gerado pela cobrança de tarifas.

Observa-se então uma necessidade de ampliação e fortalecimento da interação entre Estado e iniciativa privada na celebração de contratos de parcerias.

Esse é um movimento essencial, uma vez que pode trazer diversos ganhos em termos de eficiência, inovações e concretização de novos projetos, acelerando o processo macroeconômico e de desenvolvimento da infraestrutura.



Mecânica | Elétrica

Funilaria | Reparos

Polimento

Pintura

Personalização

Nós cuidamos do seu  
**CAMINHÃO MERCEDES-BENZ**  
do jeito que ele merece.

Entre em contato com um de nossos consultores e faça seu agendamento!

**Divina Barueri**  
Av. Piracema, 250, Tamboré,  
Barueri - SP, 06460-030  
(11) 4133-4133

**Divina Diadema**  
Av. Fábio E. Ramos Esquivel, 2279  
Centro, Diadema - SP, 09941-201  
(11) 4070-9933

**Divina Litoral**  
Av. Dr. João Carlos de Azevedo, 2521,  
São Manoel, Santos - SP, 11090-001  
(13) 3295-9933

WhatsApp: (11) 97208-2114

Acessem:  
f



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

No trânsito, sua responsabilidade está acima de tudo.



# Agora é que são elas

*Comissão paulista de jovens empresários do transporte de cargas tem coordenação formada apenas por mulheres*

Pela primeira vez na história, em mais de 20 anos, a Comjovem São Paulo formou sua diretoria 100% feminina. Ao todo, três mulheres compõem os cargos de coordenadora e vices-coordenadoras da comissão, reforçando, sobretudo, a evolução da participação das mulheres no setor.

Quem está à frente da Comjovem SP é Beatriz Souza, auxiliada por Andrea Carvalho e Lorine Romunhão. "É uma grande responsabilidade formar esta coordenação e também uma honra ver essas mulheres representando a nossa sede, seja nos bastidores ou liderando empresas e entidades", aponta Souza.

"Esperamos que este ano de pós-pandemia, e com o mercado de transporte aquecido, seja de muito aprendizado, conhecimento e *networking* entre os integrantes, com visitas técnicas diferentes que possibilitem a descoberta de novos horizontes para as empresas", acrescenta Romunhão.

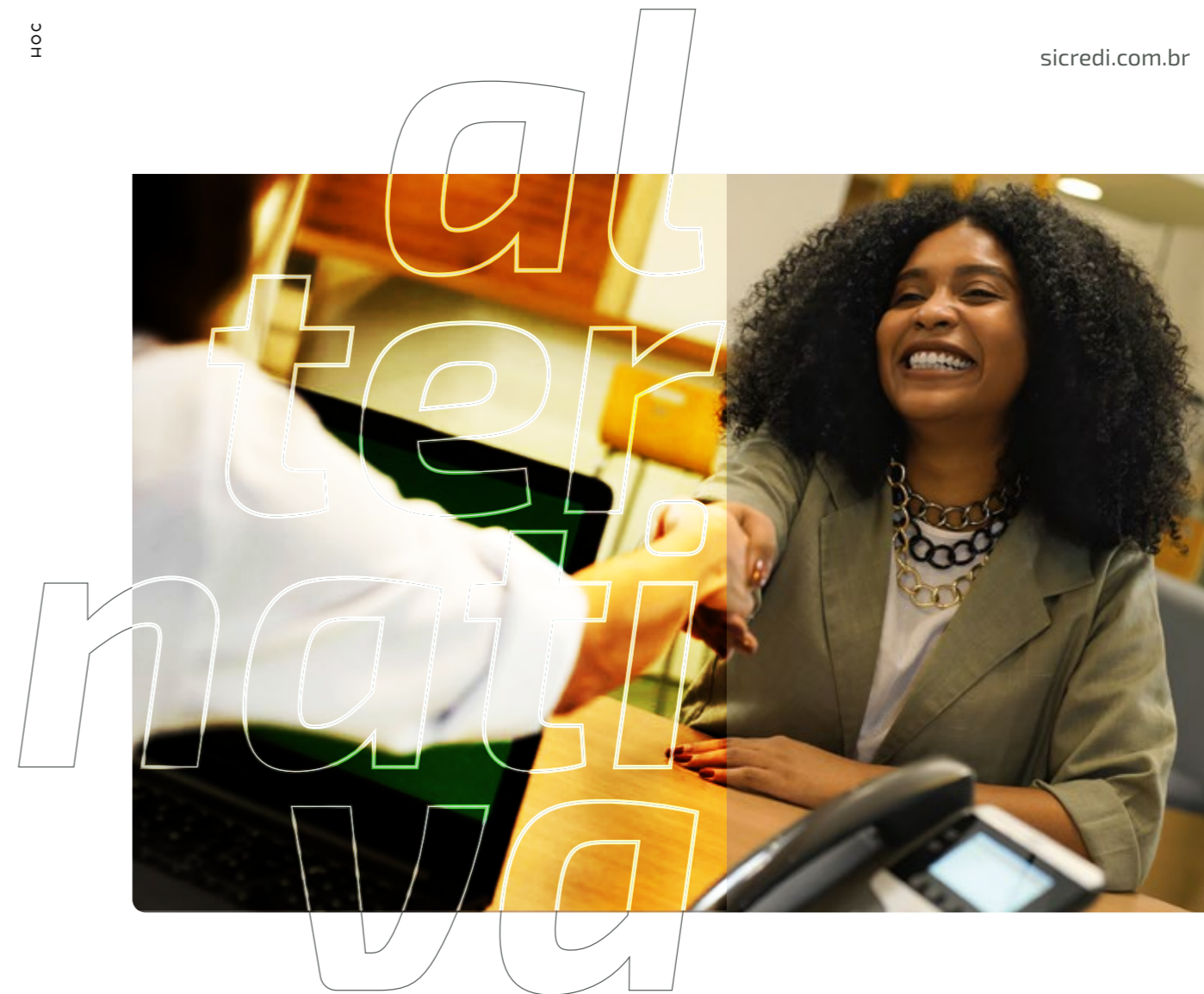
Do mesmo modo, Carvalho planeja um trabalho para estreitar relacionamentos e unir forças. "Pessoalmente e em conjunto com a liderança, estamos muito otimistas e motivadas com esse novo desafio. Trabalhando com garra para impulsionar que jovens e suas empresas se capacitem cada dia mais, a fim de tornar os seus negócios mais robustos, sustentáveis, lucrativos, inovadores e profissionalizados", diz ela.

Para Ana Jarrouge, presidente executiva do SETCESP e idealizadora do Vez & Voz, o setor está no caminho certo para que as mulheres se sintam, cada vez mais, incluídas e destemidas para assumir todas e quaisquer atividades, funções e cargos dentro do setor de transporte.

"Para mim, tê-las por perto dentro das entidades de classe é ainda mais significativo, pois vejo que elas também querem assumir o compromisso de lidar com a questão política de representação sindical. Isso é muito bom. O futuro que realmente almejamos pode estar longe, mas estamos dando passos importantes, e este da Comjovem SP é mais um deles", comenta Jarrouge.



Primeira reunião de planejamento da nova coordenação da Comjovem SP



**Existe o consumo consciente.**

**Existe o desenvolvimento sustentável.**

**Existe a cooperação.**

**Existe alternativa.**

O Sicredi é a alternativa para você, sua empresa ou seu agronegócio. Aliamos as suas necessidades financeiras com a economia local, a educação e o desenvolvimento das regiões em que atuamos. É com esses valores que queremos construir uma sociedade mais próspera. Que valores tem o seu dinheiro?

**Escolha o Sicredi, onde o dinheiro rende um mundo melhor.**



Aponte a câmera do celular e saiba mais.







## Adeus a toda aquela papelada

*Já está valendo a dispensa da impressão do DANF-e, do DACT-e e do DAMDF-e, que podem ser agora apresentados no formato digital*

Diminuir a quantidade de papéis obrigatórios para acobertar o transporte rodoviário de cargas e a logística é uma das bandeiras do SETCESP, que no fim de 2022, conseguiu uma importantíssima conquista, por meio dos Ajustes Siniefs nº 48, 49 e 50 de 2022.

“Esse foi um dos primeiros projetos da gestão do presidente Tayguara Helou, lá em 2016. Logo de início, a gente decidiu que precisávamos diminuir a papelada que era utilizada no TRC”, contou o assessor jurídico do SETCESP, Adauto Bentivegna Filho.

Apesar da documentação fiscal necessária para o transporte já ser eletrônica, as chamadas documentações acessórias, precisavam ser impressas, isso é o DANDF-e (Documento Auxiliar da Nota Fiscal Eletrônica), o DACT-e (Documento Auxiliar do Conhecimento de Transporte Eletrônico) e o DAMDF-e. (Documento Auxiliar do Manifesto Eletrônico).

Além disso, até meados de setembro de 2019, ao ser feita a entrega da mercadoria era necessário pegar uma assinatura no DACT-e para a comprovação, se não, a transportadora corria o risco de não receber pelo frete. “Sem falar na obrigação da guarda desses comprovantes, por pelo menos cinco anos, imagine só a quantidade de papel armazenado”, acrescenta o assessor.

Mas as coisas começaram a mudar com a aproximação da entidade junto à Secretaria da Fazenda

(Sefaz), órgão responsável pela fiscalização da arrecadação tributária. “O grande objetivo não é eliminar os documentos, e sim deixar de imprimi-los. Ele continua sendo portado, mas em forma digital no *smartphone* ou *tablet*”, esclareceu Bentivegna.

Ele relata que, assim que as conversas iniciaram, a diretoria do SETCESP foi direcionada a tratar o assunto no Confaz (Conselho Nacional Fazendário), que reúne periodicamente os secretários de fazenda dos Estados, para definir regras nacionais, já que o transporte atravessa os vários estados, e cada um deles tem uma regulação para ICMS (Imposto Sobre Circulação de Mercadoria).

“Procuramos o Confaz, e então fomos convidados a participar do Encat (Encontro Nacional das Coordenadorias da Administração Tributária), onde

tivemos a oportunidade de apresentar a nossa ideia aos coordenadores”.

Bentivegna contou, que a cada Encontro, e foram vários, a diretoria do SETCESP reforçava a sua posição sobre a diminuição de impressão do papel. Até que em um determinado momento, percebeu que aquela bandeira também teria que ser compartilhada por outras entidades.

E foi assim que surgiu, o Projeto Logística Sem Papel, elaborado pelo Conselho de Comércio Eletrônico da FecomercioSP, em iniciativa da própria Federação e do SETCESP, com adesão de outras entidades representativas como: a Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística (NTC&Logística), a Associação Brasileira de Comércio Eletrônico (Abcomm), a Associação Brasileira de Logística (Abralog) e o Movimento Inovação Digital (MID).







O primeiro passo rumo a essa conquista veio dois anos após a primeira reunião com o Encat, quando foi aprovada a proposta para que o comprovante de entrega ou canhoto da Nota Fiscal, pudesse ser apresentado no formato digital, ao invés de impresso.

A determinação foi instaurada pelo Ajuste Sinief nº12 de 2019 (Sistema Nacional Integrado de Informações Econômico-Fiscais). Como o Confaz não faz Lei, ele estabelece um acordo entre todos os Estados, que têm 15 dias para revogar esta definição, se não o fizer, é porque acataram a decisão e a determinação entra em vigor.

O Fiscal Tributário Estadual na Sefaz de Mato Grosso do Sul, Daniel Carvalho, fala que a instituição do comprovante de Entrega Eletrônico, foi um ponto essencial para os avanços subsequentes. “Em consequência disso, criamos o QR Code nos documentos auxiliares, visando facilitar a captura das informações”, disse.

Segundo Bentivegna, uma das maiores dificuldades que os coordenadores do Confaz alegavam para aderirem a digitalização era custo com programas e *softwares* para se adaptarem ao novo modelo. “Eles achavam a proposta interessante, mas diziam

que seria necessário um sistema de parametrização para a leitura eletrônica”, relata.

Se encerrou a gestão de Tayguara Helou, assumiu Adriano Depentor como presidente do SETCESP, que fez questão de dar continuidade ao Projeto Logística Sem Papel. “Essa é uma pauta vista como fundamental, torna a operação mais prática, rápida e segura tanto para o transportador quanto para fiscalização. Sem falar nos benefícios em termos de sustentabilidade”, declarou ele.

Na metade do ano passado, ocorreu uma nova reunião do Encat, dessa vez online, na qual foram reforçados os pedidos para que o DANF-e, o DACT-e e o DAMDF-e fossem digitais. No apagar das luzes de 2022, foram atendidas as solicitações e publicados os Ajustes Siniefs nº 48, 49 e 50.

**Agora, não é mais preciso imprimir o DANF-e e o DAMDF-e basta o transportador apresentar os documentos em tablet ou smartphone. O DACT-e também pode ser apresentado no formato digital, desde que o transporte realizado seja para consumidor final, ou seja, para aquele que adquiriu um produto para consumo e uso próprio.**

Outro detalhe, esses documentos

acessórios deverão ser impressos em papel, caso essa seja uma exigência do tomador do serviço. E vale destacar que a guarda dos documentos fiscais permanece sendo por cinco anos, e se digital, devem ser armazenados de forma eletrônica.

### Cancelamento do Insucesso na Entrega

Junto com essas mudanças veio algo interessante instaurado pelo Ajuste Sinief nº 31/2022. Antes, em situações em que o transportador não tinha sucesso na entrega, seja porque o destinatário se recusou a receber ou porque o endereço descrito não existia no local indicado, o motorista tinha de fazer uma anotação no DACT-e informando o ocorrido. Só que às vezes, em uma nova tentativa, ele poderia conseguir ter sucesso na entrega.

Por essa razão, foi criado um novo campo para o ‘Evento de não Entrega’ da mercadoria, em que é possível registrar de forma eletrônica a impossibilidade da entrega, mediante a declaração dos motivos que impediram a conclusão do serviço de transporte. Entretanto, se mais tarde for possível realizar entregar, é viável cancelar esse ‘Evento de não entrega’.

“Os novos Eventos de Insucesso na entrega da mercadoria substituirão a informação no verso do DANF-e e do DACT-e, quanto ao retorno da mercadoria não entregue por recusa do receptor ou destinatário não encontrado”, confirma Carvalho.







### Avançamos muito, mas não conseguimos tudo

A assessora jurídica da NTC&Logística, Gil Menezes, relembra que o transportador ainda precisa apresentar alguns documentos impressos, por exemplo, a AETC (Autorização Especial de Trânsito para Caminhões) e a Apólice de Seguros. "O ideal seria que todos os órgãos envolvidos na fiscalização do TRC, fizessem uso da tecnologia para acessar e validar as informações", reforça.

Enquanto isso, Bentivegna observa que também há a possibilidade do DACT-e ser digital para o transporte que seja além daquele destinado ao consumidor final, e

essa será uma das solicitações daqui para frente do Logística Sem Papel.

Já Carvalho, destaca que os Estados têm trabalhado em várias iniciativas visando a simplificação, apesar do tema ainda ser um tabu pelas administrações tributárias.

"O Comsefaz [(Comitê Nacional de Secretários de Fazenda, Finanças, Receita ou Tributação dos Estados e do Distrito Federal)] tem buscado tratar diretrizes nesse sentido. Cito como exemplo, ações voltadas à implementação do conceito da Nota Fiscal Fácil, que permite ao pequeno transportador emitir o CT-e e o MDF-e a partir do seu *smartphone* pelo

*login* no portal Gov.br", complementa o fiscal tributário.

### Daqui para frente

Com todas essas novidades, as transportadoras precisam iniciar o processo de implementação em suas empresas, e para isso, é necessário fazer um trabalho interno de conscientização com seus colaboradores e clientes, pois estes também são os elos impactados com a mudança.

"Só para contextualizar, o TRC saiu de um ambiente onde se emitia de 4 a 5 vias de Conhecimento de Transporte em papel físico, para emissão de uma única via (A4) e estamos caminhando para impressão zero. Estamos

falando de uma mudança cultural, e como sabemos, toda mudança causa dúvidas. Mas reforço aqui a necessidade de fazer uso destas condições disponíveis de dispensa de emissão de documento em papel, caso contrário todo esse trabalho terá sido em vão", enfatiza categoricamente Menezes.

Falando de futuro, Carvalho salienta que há perspectiva para o ano que vem de implantação da Declaração de Conteúdo Eletrônica, que eliminará a declaração em papel muito utilizada pelos Correios, e que massificará o transporte de bens pelas empresas de transporte integrada aos demais documentos fiscais eletrônicos e facilitará a logística reversa. "Creio que o Comsefaz tem atuado fortemente na busca por uma diretriz nacional voltada à Simplificação, apesar da dificuldade e resistências que este tema traz".

Mesmo que os Ajustes Siniefs já estejam em vigor, é recomendável que as empresas verifiquem com a Sefaz dos seus Estados se há normas tratando do assunto, e confira assim, se existe alguma peculiaridade.

"Embora os Ajustes do Confaz tragam essa possibilidade de dispensa de impressão, no campo prático, essas situações precisam ser efetivamente implementadas com as Secretarias de Fazenda de cada Estado recepcionando o texto dos Ajustes adequando sua legislação estadual", avalia a assessora.

"Avançamos bastante, mas o nosso trabalho rumo a uma Logística Sem Papel permanece, e acredito que em breve outras conquistas virão neste aspecto", espera Depentor.







## “Redução da burocracia e a Logística Sem Papel”



Por **Tayguara Helou**

Tayguara Helou é ex-presidente do SETCESP e diretor de Desenvolvimento e Novos Negócios da Braspress.

Quem nunca ouviu algumas destas expressões: – Este País não valoriza o empresário; – O Estado é muito burocrático; – Como é difícil empreender no Brasil; – Aqui não é para amadores. – A carga tributária brasileira é muito alta... Pois é, no SETCESP sabemos da seriedade que contém essas questões e lutamos para reduzir a problemática que elas representam.

Pense comigo e avalie só o quanto era esquisito. Até pouco tempo atrás, aqui no Brasil toda a documentação fiscal já era eletrônica, só que as empresas eram obrigadas a imprimir em papel físico as obrigações acessórias, que são chamados de Documento Auxiliar da Nota Fiscal Eletrônica (DANF-e), Documento Auxiliar do Conhecimento de Transporte Eletrônico (DACT-e) e Documento Auxiliar do Manifesto Eletrônico (DAMDF-e).

**Ora, se a documentação tributária é eletrônica, por que precisamos emitir um documento físico na hora da venda e do transporte de uma mercadoria?** Chega a ser hilário de tão contraditório.

Mas isso ocorria por conta da guerra tributária que há entre os Estados. As barreiras fiscais existentes entre eles foi a justificativa utilizada pelos órgãos de fiscalização, para a necessidade do uso de documentação ‘eletrônica’ impressa no papel, para o controle das diferenças de alíquota do imposto de ICMS (Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços).







Desde 2016, início da minha primeira gestão no SETCESP, começamos um projeto chamado 'Logística Sem Papel'. O primeiro passo rumo a este objetivo foi tornar o comprovante de entrega do CT-e (Conhecimento de Transporte Eletrônico) e do canhoto da NF-e (Nota Fiscal Eletrônica) digitais, o que veio acontecer três anos mais tarde.

Até o início de 2019, eles tinham que ser emitidos de forma física, em papel e depois arquivados por 5 anos. Imagina o quanto de volume isso gerou de papéis armazenados em todo Brasil.

Nessa primeira conquista o recebedor passou a assinar na tela do *smartphone* ou *tablet* do entregador. Lá ele digita o seu nome completo e número do seu documento e o dispositivo marca a data, hora e a geolocalização.

Assim, há a prova exata do local de entrega (latitude e longitude), com data e hora. Esses dados são disponibilizados em tempo real e estão acessíveis para o remetente da mercadoria, o destinatário e o fisco. Com isso, está concluído o ciclo contábil da venda de uma mercadoria.

Mais detalhadamente, é desta forma que a informação sobre a entrega que consta no CT-e se propaga para a NF-e eliminando a necessidade do canhoto da nota fiscal, isso tudo tendo validade jurídica e legal. Essa bandeira foi conquistada pelo SETCESP através do ajuste Sinief nº12/19 estabelecido pelo CONFAZ (Conselho Nacional de Política Fazendária).

Já com isso, passamos a transportar o produto sem o canhoto da

NF-e e o comprovante de entrega do CT-e, mas ainda com o DANF-e e o DACT-e impressos. Ao final da operação, essa documentação era toda descartada. Representando um enorme prejuízo ao meio ambiente com o descarte de papel.

Para vocês terem uma ideia, estima-se que no Brasil emitimos 1,8 milhões de CT-es por dia, um CT-e por folha A4. De uma árvore se extrai em média 24 mil folhas A4. Se cada árvore ocupa cerca de 5 metros quadrados, isso significa que desmatávamos uma área que equivale a 3,5 cidades de Curitiba por dia! Além de toda burocracia...

A partir daí, iniciamos mais uma longa jornada no sentido de transportarmos sem a obrigação desses documentos impressos. Na tentativa de viabilizarmos, eu até perdi as contas das matérias com a imprensa, viagens, reuniões presenciais e online e participação em eventos, na busca de mobilização e cooperação.

Aliás, uma das principais parcerias estratégicas foi com o comitê de logística de e-commerce da NTC&Logística e a Fecomercio, que agregou a este projeto importantes entidades como a Abralog e Abcomm, entre outras.

A burocracia de emissão de documentos, etiquetas e documentos auxiliares para o transporte de uma mercadoria pode envolver a emissão de até 16 tipos diferentes de documentos, o que chega a consumir, em um ano, uma média de 31 dias de trabalho de uma empresa brasileira.

No dia 14 de dezembro do ano passado, finalmente vencemos essa batalha e foi publicado em Diário Oficial o ajuste Sinief nº 48, uma vitória gigante para a logística brasileira. Mais um passo para desburocratizar o Brasil e uma excelente evolução para o desenvolvimento econômico do país.

Por meio deste avanço, conseguimos transportar as mercadorias com esses documentos DANF-e, DACT-e e DAMDF-e em forma de QR Code, eliminando totalmente a necessidade de impressos.

Converse com o seu fornecedor de tecnologia e consulte o MOC (Manual de Orientação ao Contribuinte). Agora, cabe a você e a sua empresa aderirem a este movimento para termos uma logística mais sustentável, menos burocrática e sem dúvida mais econômica!



# Renault Pro+

Praticidade, robustez e espaço para sua empresa crescer fazendo bonito, essa é a **Renault Master Chassi**

A caçamba da **Renault Oroch** tem capacidade para até 680kg de carga: cabe o que seu trabalho precisar ou sua viagem de fim de semana pedir.

Quando o assunto é economia e desempenho, o motor do **Renault Kwid** deixa outros modelos para trás.



## Master Chassi



## Kwid Zen

## Nova Oroch

 No trânsito, escolha a vida!

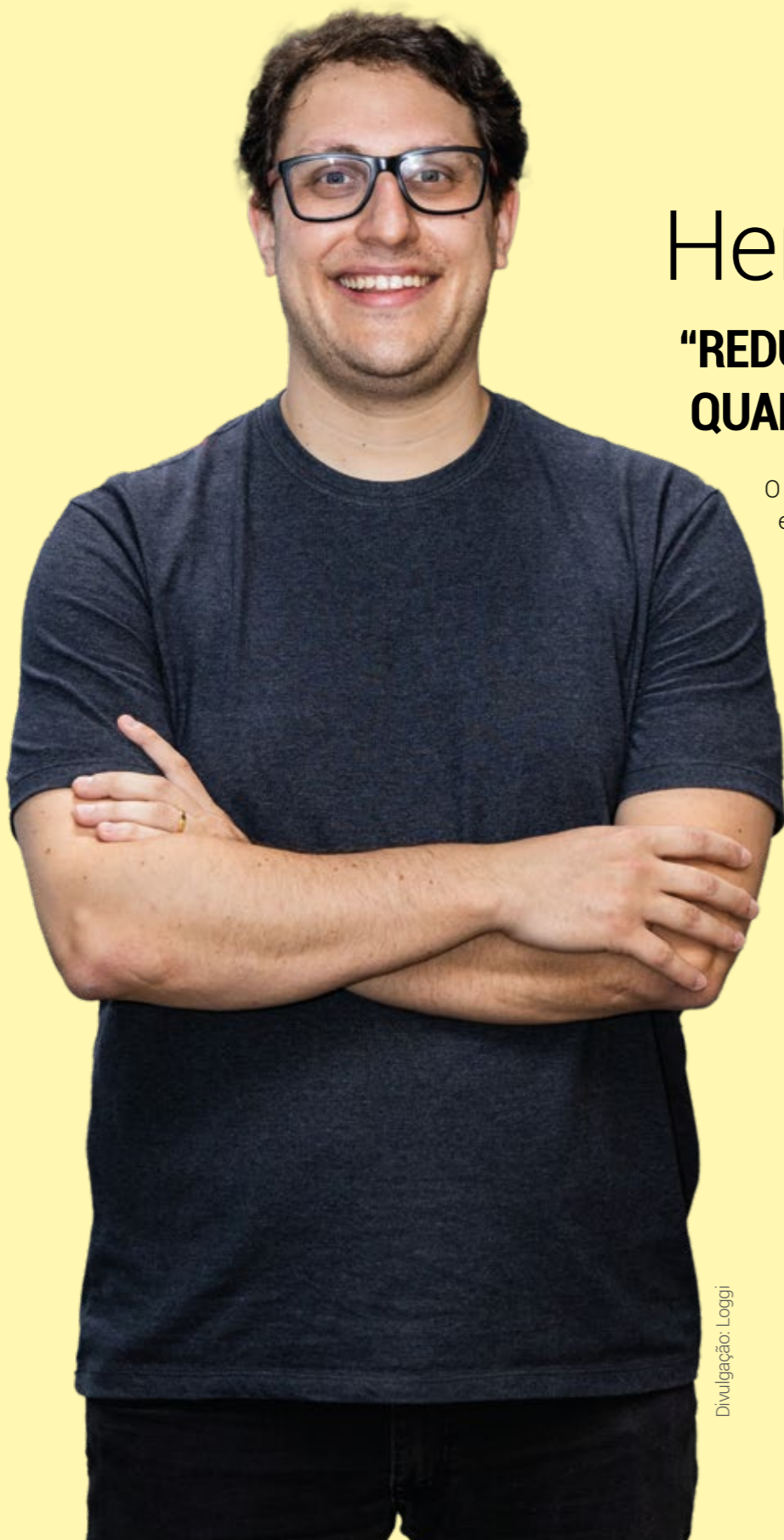
### Nossas Concessionárias

Toriba Renault Pirituba  
Av. Fuad Lutfalla - Nº 1083  
(11) 99756-8540  
(11) 3469-9000

Toriba Renault Lapa  
Av. Ermano Marchetti - Nº 712  
(11) 99756-8540  
(11) 2225-2700







# Ariel Herszenhorn

## “REDUZIR TANTO O PAPEL QUANTO A BUROCRACIA”

O vice-presidente de Vendas da Loggi e coordenador de Logística do Conselho de Economia Digital e Inovação da Fecomércio, falou com a Revista SETCESP sobre o que temos avançado e quais são ainda os desafios, quando o assunto é logística

Divulgação: Loggi

**Sem a necessidade do DACT-e, do DAMDF-e, do DANDF-e e do comprovante de entrega serem impressos, o que mais ainda podemos eliminar de documentos em papel na logística?**

A ideia do movimento é reduzir tanto o papel quanto a burocracia e, conseqüentemente, o impacto na cadeia logística e no setor público. Isso não se limita somente ao volume de documentos fiscais, que diminuiu, mas também à redução do desperdício de embalagens, tempo, espaço e recursos utilizados por conta de obrigações, que entendemos não serem mais aderentes às tecnologias disponíveis atualmente.

**Como funcionam os processos de emissão e acompanhamento de documentos fiscais em outros países do mundo? Na sua opinião, o Brasil demora muito em avançar e aderir às novas tecnologias?**

Durante o processo de descoberta e aprofundamento do Logística Sem Papel, vimos experiências positivas em lugares como na Europa e EUA, em que o transportador possui obrigações similares às do Brasil no âmbito fiscal, ou seja, o pagamento de tributos é cobrado, assim como obrigações acessórias, só que a diferença consiste no modelo adotado e nos pontos de verificação que existem durante a operação. Isso sim, é algo muito diferente por lá, onde as empresas conseguem operar sem qualquer fiscalização nas barreiras nacionais durante o processo e sem onerar nenhuma obrigação tributária ou fiscal.

Transporte é uma atividade que demanda a interligação de diversos órgãos, por conta da complexidade no atendimento a um país do tamanho do Brasil. Este é um setor que depende de entidades federais, estaduais e municipais. Neste quesito, avalio que o Brasil e cada uma de suas esferas estejam abertos ao diálogo e propostas de melhoria, seja via incorporação de novas tecnologias ou simplificação dos serviços públicos. Em minha visão, o tema que agrega complexidade é a falta de alinhamento entre estes órgãos regula-

dores dos municípios e estados. Cada um deles possui suas competências e históricos próprios, em que objetivos e caminhos não necessariamente convergem.

**O excesso da burocracia onera muito os embarcadores, empreendedores e transportadores. Mas qual é o impacto para o consumidor final?**

Todos os custos da operação fazem parte do preço final, que afeta diretamente os consumidores. Ou seja, não é só o custo da folha de papel, mas da hora dedicada do funcionário que preencherá tal documento e os equipamentos que ele utilizará, por exemplo.

Eles também lidam com a ineficiência do processo, principalmente no tempo de entrega da mercadoria, que poderia ser consideravelmente reduzido, além de riscos associados à segurança de dados em decorrência da exposição de informações nas mercadorias.

**Como as empresas podem se mobilizar para que haja uma cadeia logística mais fluída no País?**

Acredito que manter a união e alianças seja algo imprescindível para essa mobilização. É necessário externar objetivos e comprometer-se com uma pauta alinhada para acompanhar movimentos, que estejam acontecendo e que tenham impactos não só para um agente específico, mas sim para os setores econômicos e toda a sociedade.

Um aspecto importante é a paciência. Transformações relevantes levam tempo até que haja alinhamento, engajamento e, principalmente, defesa conjunta destas bandeiras.

Como exemplo, o Logística Sem Papel uniu entidades com públicos distintos, mas que compartilham de um objetivo de simplificar a cadeia. Desde a união dos diversos grupos como ABCOMM (Associação Brasileira de Comércio Eletrônico), Fecomercio, MID (Movimento Inovação Digital), SETCESP, Abralog e NTC&Logística, houve muitos avanços significativos.





**Há processos tecnológicos que causam resistência. Alguns embarcadores ainda exigem o comprovante de entrega físico ou o canhoto da nota fiscal assinado, por exemplo. Como reverter esta situação?**

Com a tecnologia que temos hoje, é amplamente possível a digitalização de documentos e disponibilização do acesso aos interessados, por meios eletrônicos. Nesse momento, é preciso trazer todos os clientes para a realidade da operação. Isso inclui as dificuldades de entrega, restrições fiscais promovidas por órgãos reguladores e todos os percalços que cercam a logística.

Simultaneamente, também devemos apresentar os benefícios que envolvem esse novo processo, isso inclui: maior agilidade no compartilhamento de informações, o enriquecimento da base de dados, que traz possibilidades como mapas mais atualizados, entre outros facilitadores, que não são possíveis somente no papel. Vale mencionar também que a justiça brasileira já está pacificada no reconhecimento do comprovante de entrega.

**A gente ouve comentários de consumidores que relatam que um produto demora mais para chegar de um estado a outro do País, do que quando vem de fora do Brasil. Existe mesmo uma dificuldade maior no trânsito interestadual?**

Existe a oportunidade de melhorar o trânsito interno de mercadorias para garantir mais velocidade e assertividade na entrega à população brasileira. Ações como digitalização total dos serviços, acompanhamento desde a origem de maneira automatizada e mecanismos simples de verificação de eventuais desvios, são possibilidades que permitem reduzir o tempo de trajeto.

**Gostaria de deixar alguma mensagem final para os empresários do setor de transporte?**

Sim, quando o assunto é logística, sempre considero como simplificar a operação e torná-la mais rápida, eficiente ou os dois. Na maioria dos casos, é algo que pode ser feito de maneira independente, sem interferir em mudanças no contexto de mercado e livre da necessidade de alterações no ambiente de negócio. Para estes temas, o objetivo é tornar o que for possível digital, pois evita controle físico, processos duplicados e mantém armazenamento e disponibilidade.

Já para assuntos que demandam mudanças no ambiente de negócio, é importante entender que há um tempo para que isso aconteça, e que a complexidade de se operar em distintas esferas é alta, e precisa de regulamentações constantes.

Considerando que estamos em um momento de mudanças aceleradas em modelos de negócios, inovações tecnológicas e incertezas econômicas, assegurar que haja o envolvimento ativo e uma voz dos agentes privados é essencial, para que o ambiente de negócio seja aderente e fluído.



## De Nigris e Braspress Fidelidade e confiança

Estamos concluindo a entrega de mais 50 caminhões Axor 1933 para a Braspress.

São anos de dedicação, trabalho, parceria e confiança mútua construída a mais de quatro décadas.

O Grupo De Nigris tem como missão, o respeito e a valorização dos seus clientes e conta com parceiros fiéis e de longa data.

Isso nos motiva a continuar com esta forma de trabalho, melhorando sempre o nosso desempenho e estabelecer cada vez mais parcerias duradouras com nossos clientes.

**Contem sempre conosco,**

**Braspress, muito obrigado.**



**Quer saber mais sobre a De Nigris?**

Aponte aqui a câmera do seu celular.

**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](http://www.denigris.com.br)

[/grupodenigris](https://www.facebook.com/grupodenigris)

[/grupo.denigris](https://www.instagram.com/grupo.denigris)

[/denigris\\_mb](https://www.youtube.com/channel/UCdenigris_mb)





## Nova Lei traz obrigadoriedades para empresas no combate e prevenção ao assédio

*Em webinar promovido pelo SETCESP, especialistas apresentaram as exigências da nova legislação e como se adequar a ela. Além disso, transportadoras compartilharam como estão lidando com o assunto. Vem saber!*

A Lei 14.457/22, que regulamenta o Programa Emprega + Mulheres, prevê uma série de medidas que as companhias precisam adotar para investigar e prevenir o assédio moral e sexual no ambiente de trabalho. A determinação foi publicada em setembro pelo Governo Federal, e embora a tenha vigência imediata, as obrigações que ela traz passaram a valer a partir de 20 de março deste ano.

A fim de subsidiar as transportadoras com informações acerca da nova Lei, o SETCESP junto com Vez & Voz, realizou um webinar no dia 2 de março. A vice-coordenadora da Comissão, Gislaine Zorzini, conduziu a apresentação e chamou para destacar os pontos da legislação especialistas sobre o assunto.

Um deles, o assessor jurídico do SETCESP, Dr. Narciso Figueirôa Jr., falou que a Lei 14.457/22, em seu Artigo 23, pretende promover um ambiente de trabalho seguro e saudável. "Agora são novas atribuições da CIPA, que entre outras ações, deverá criar um canal de denúncias, promover a capacitação, orientação, sensibilização quanto ao tema e também estabelecer regras de conduta", disse.

A CIPA (Comissão Interna de Prevenção de Acidentes) não é obrigatória para empresas com até 19 empregados, até por isso, o assessor lamenta que a Lei, nesse quesito, perdeu um pouco da abrangência.

Figueirôa observa que no canal de denúncias, acima de tudo, esteja garantido o anonimato da pessoa denunciante sem prejuízo de qualquer ação jurídica cabível.

O recebimento da denúncia por meio da CIPA não substitui os procedimentos penais aplicados. O assédio sexual é tipificado nos termos do Código Penal em seu Artigo 216, o qual estabelece que é crime "constranger alguém com o intuito de obter vantagem e favorecimento sexual prevalecendo de sua condição de superior hierárquico ou ascendência inerentes ao exercício de emprego, cargo ou função". A pena prevista varia de um a dois anos, aumentada com agravante de até um terço, se a vítima for menor de 18 anos.

Em dezembro de 2021, uma pesquisa encomendada pelo Vez & Voz e realizada pelo IPTC pelo IPTC (Instituto Paulista do Transporte de Carga) apontou que a maioria das empresas do setor não tem programas de combate ao assédio e menos de 40% delas, possuem canais para denúncias.

A juíza do Tribunal Regional do Trabalho da 2ª Região, Dra. Patrícia Almeida Ramos, também fez suas explanações destacando as prerrogativas que caracterizam tanto o assédio moral quanto o sexual, e enfatizou também aquilo que não é considerado assédio.

"Não é assédio uma cobrança, imposição de metas, exigência de um serviço extraordinário que não fuja dos limites da razoabilidade. Importante as empresas saberem disso", alertou ela.

"Os casos de assédio, não só machucam as vítimas, mas corrompem as empresas. Não só do ponto de vista físico, mas principalmente, o psicológico. A verdade é que existem pessoas que têm a intenção de destruir





o outro, através de um processo contínuo de violência, que quando usada indiretamente, é mais difícil de que alguém interferir. E para que profissionais e organizações não tenham essas feridas, é importante que todos tratem isso, com um olhar atento", disse Ramos.

Desde 2018, os números de assédios apurados pelo TST (Tribunal Superior do Trabalho) vêm caindo, mas isso para a juíza não significa que os casos estão diminuindo, ao contrário, eles só não estão mais sendo notificados.

"Geralmente, as mulheres sofrem mais assédio porque são subjugadas por uma sociedade ainda machista. Ao invés de reagir e recorrerem às vias de fato, se sentem obrigadas a terem que passar por aquilo. É preciso ter coragem para denunciar", relata a magistrada.

Com a palavra, Luciana Mello, gerente de Recursos Humanos e ESG no Grupo Mirassol, contou como lidou na prática com casos que ocorreram e foram reportados ao RH. Um deles inclusive, culminou em demissão por justa causa.

Ela também descreveu como vem sendo realizado o trabalho de prevenção e combate. "Mais de 60 líderes já foram treinados para discernir o que é assédio e o que são atitudes discriminatórias, e a meta para 2023 é alcançar todos os colaboradores", revelou.

Outra empresa que também realiza um trabalho preventivo é a Transjordano. O gerente jurídico, Ricardo Soares, compartilhou que os colaboradores recebem por lá um treinamento para conhecer todas as diretrizes do Código de

Conduta interno da organização. "Todo o programa de combate ao assédio começa jogando luz ao assunto", observou ele.

Finalizando as apresentações, a Dra. Valéria Zimpeck Mirshawka, sócia do escritório De Natale Associados, mostrou o que deve ser considerado ao elaborar um código de conduta ou regulamento com a intenção de prevenir casos. "Não adianta ter só no papel, os colaboradores precisam saber de suas responsabilidades para que aquilo se materialize na prática".

Ela advertiu que é necessário detalhar as informações. "Não é só colocar lá no descritivo que a empresa não permite assédio moral ou sexual, tem que ser minucioso. Tem que estar descrito: – a empresa não aceita contatos físicos não desejados: tocar, mexer, agarrar, apalpar ou tentar beijar, por exemplo. – E assim, fazer com que isso esteja claro para todos os colaboradores", alertou.

Além disso, a advogada orientou que as organizações tenham um canal para denúncias e que conste no Código de Conduta da companhia, as medidas disciplinares aplicáveis, que podem variar caso a caso.

"A questão do Código de Conduta está muito ligada à governança das empresas. A liderança tem que enraizar a cultura do combate ao assédio. Só a prática reiterada leva as mudanças, ainda que de forma lenta, é preciso que comecem a fazê-las, pois a sensibilização dentro das organizações faz com que potenciais agressores abandonem comportamentos assediadores", concluiu ela.



#### Novas atribuições da CIPA no combate ao assédio

- ✓ Regras de Conduta
- ✓ Canal de denúncias
- ✓ Garantia do anonimato
- ✓ Prevenção e combate do assédio moral e sexual nas atividades da empresa
- ✓ Ações de orientação e sensibilização (a cada 12 meses)

#### Fica a dica



#### Código de Conduta: Por onde começar?

- ✓ Avalie problemas que já ocorreram no passado
- ✓ Conceitue as práticas não aceitas
- ✓ Estabeleça medidas disciplinares.
- ✓ Faça uma divulgação
- ✓ Busque o compromisso de todos os colaboradores

#### Assista o webinar na íntegra



# Boas práticas para ampliar a participação de mulheres no Transporte Rodoviário de Cargas

Versão 1.0 / 2022

**E-book gratuito**

Baixe agora!



Verz & Voz





# São Paulo recebe o CONET

*O Conselho Nacional de Estudos em Transportes, Custos, Tarifas e Mercado levantou debates sobre a periculosidade do tanque adicional de combustível, a prevalência do Negociado sobre o Legislado, o controle da jornada de trabalho, entre outros assuntos, além de apresentar a Pesquisa Nacional da Defasagem do Frete*

A capital paulista foi o lugar escolhido para sediar o Conselho Nacional de Estudos em Transportes, Custos, Tarifas e Mercado (CONET&Intersindical). A primeira edição no ano, do evento realizado pela NTC&Logística (Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística) aconteceu no dia 10 de fevereiro, no Palácio dos Transportes.

“Além dos temas debatidos, o Conselho apresenta como a atividade de transporte está economicamente e reforça a necessidade de uma precificação justa, já que os investimentos que as empresas realizam para manter seus negócios não são baratos”, disse no palco o presidente do SETCESP, Adriano Depentor.

Abrindo os debates, o presidente da NTC&Logística, Francisco Pelucio, agradeceu a presença do público, inclusive daqueles que estavam acompanhando o evento online. “Temos aqui o objetivo de ouvir e debater as demandas do setor na busca de

melhorias e soluções. Os temas discutidos são de extrema importância”.

## Foco nos assuntos trabalhistas

A primeira palestra do evento debateu a **NR-16 que trata da periculosidade** do transporte com relação ao tanque de combustível adicional. Quem fez a maior parte das considerações sobre este assunto foi o Ministro do Tribunal Superior do Trabalho (TST), Alexandre Luiz Ramos.

Ele reiterou que o tanque complementar, caso supere a capacidade de 200 litros, é considerado transporte de inflamável, e por isso, gera o direito à periculosidade e à insalubridade, algo já visto na Jurisprudência.

Nesse ponto, o ministro do TST foi questionado por alguém da plateia que fez um comparativo com o combustível utilizado nos aviões de voos comerciais. “Eles abastecem com centenas e centenas de litros de combustível, enquanto ficamos sentados aguardando a decolagem. Por que isso também não é tido como transporte de carga perigosa?”, indagou o participante.

Ramos encerrou suas explicações enaltecendo que eventos como o CONET engrandecem o judiciário justamente pelo diálogo republicano, e justificou: “nenhuma legislação é perfeita, porque se expressa por texto, constituído por palavras, que por vezes, são vagas e imprecisas e isso dá margem à interpretações”.

O painel seguinte contou com a participação de Celso Ricardo Peel Furtado de Oliveira, desembargador do TRT (Tribunal Regional do Trabalho) da 2ª Região e de Ana Paula Pellegrina Lockmann, desembargadora do TRT da 15ª Região, que abordaram a **Prevalência do Negociado sobre o Legislado** nas negociações coletivas de trabalho.

Oliveira deixou claro que os limites do negociado, de maneira nenhuma, pode sobrepor os direitos absolutamente indisponíveis, os direitos constitucionais e os direitos humanos.

Já a desembargadora enalteceu as negociações coletivas de trabalho. “É uma forma eficiente de harmonização dos interesses das empresas e trabalhadores, porque permite o diálogo. Foi um passo muito importante, que possibilitou aos próprios atores sociais envolvidos chegarem a uma decisão”.

Na sequência, o tema proposto foi o **controle da jornada do motorista** que contou com os esclarecimentos do Ministro do TST, Breno Medeiros, que destacou que os meios eletrônicos são os mais eficientes para a marcação e controle da jornada.

“Antes, era muito difícil fazer o controle destes registros, sobretudo, do motorista profissional empregado. Porém, em 2018, com uma mudança na legislação, abriu-se a possibilidade de o sistema de rastreamento ser usado também para este fim, o que facilitou bastante este processo”, afirmou Medeiros.

Os três primeiros painéis contaram com a mediação do assessor jurídico do SETCESP e da NTC&Logística, Narciso Figueirôa Junior, que é especialista no Direito Trabalhista e fez algumas perguntas para maiores esclarecimentos ao final de cada ministração.

## Avaliar custos e investimentos sem perder de vista a eficiência das operações

Depois da pausa para o almoço, o chefe do departamento de clientes e relacionamento institucional do BNDES (Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social), Tiago Peroba, apresentou as linhas de financiamento para as empresas. Explicou as modalidades do crédito direto e indireto, informando que no ano passado o **Programa Indireto de Financiamento** do banco para aquisição de ônibus e caminhões atingiu a marca de R\$18,4 bilhões. “O BNDES melhorou a jornada com o cliente inclusive da linha Finame”, contou.

Após isso, chegou um dos momentos mais esperados do evento, o engenheiro e assessor técnico da







NTC&Logística, Lauro Valdívía, revelou os dados apurados pela pesquisa que mede a variação do **INCT (Índice Nacional de Custos do Transporte)**.

O INCT apurado do ano passado para o segmento de carga lotação chegou a **17,01%**, já para o segmento de carga fracionada ficou em **10,60%**. Dentro dos centros de custos do transporte, tanto o combustível quanto mão de obra, foram os mais significativos.

O comunicado emitido pelo DECOPE (Departamento de Custos Operacionais e Pesquisas Técnicas e Econômicas) a partir dos índices apurados alerta que "o momento continua difícil, principalmente em decorrência da existência natural de incertezas com a mudança de governo, das consequências trazidas pela guerra entre a Ucrânia e a Rússia, da taxa de juros básica que está alta, entre outras dificuldades."

O relatório ainda orienta: "é prudente e sensato que o transportador e seus contratantes acertem o mais breve possível o repasse da inflação do período e acabem com as defasagens existentes, a fim de manter a qualidade e a garantia dos serviços".

Durante sua apresentação, Valdívía falou dos componentes tarifários que devem ser observados na composição do custo: frete peso, frete valor, GRIS e generalidades. "A ampliação da frota é investimento, porém a renovação da frota é custo de depreciação e é preciso saber diferenciar isso", alertou.

Prosseguindo com os temas previstos na programação, chegou



a vez do assessor do SETCESP e da NTC&Logística, Marcos Aurélio Ribeiro, falar sobre **seguros no transporte rodoviário de cargas e a Medida Provisória 1.153** que altera pontos da Lei nº 11.442.

Ribeiro foi enfático em ao afirmar, "a Lei diz que o seguro de RCTR-C (Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário – Carga) é obrigatório e tem que ser contratado pelo transportador, então até por isso, é necessário considerar o custo do frete valor e do GRIS", disse reforçando as orientações de Valdívía, já que ambos os componentes tarifários estão relacionados aos riscos da atividade.

Finalizando as apresentações, o atual diretor da NTC&Logística e ex-presidente do SETCESP, Tayguara Helou, discorreu sobre o 'Logística Sem Papel', um projeto que busca a substituição de documentos impressos obrigatórios

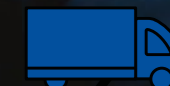
para o transporte de cargas por documentos digitais.

"Felizmente, no final do ano passado o setor foi contemplado com os três ajustes siniefs que têm por prerrogativa eliminar o DACT-e impresso, que é o Documento Auxiliar do Conhecimento de Transporte Eletrônico. O transportador poderá agora carregar as informações do Conhecimento em um QR Code, trazendo um ganho de eficiência gigantesco a toda a operação", discursou Helou.

Encerrando o evento, o presidente da NTC&Logística agradeceu a todos: "espero que vocês saiam satisfeitos com as resoluções aqui propostas. É desta forma, que continuamos aprendendo e nos atualizando dia a dia". E fez questão de já anunciar que a próxima edição do CONET, que ocorrerá em agosto, também será sediada em São Paulo. "Fica o convite. Um abraço e saúde a todos".



## TENHA A JORNADA DOS MOTORISTAS NA SUA MÃO.



**A tecnologia é uma aliada para que você controle a jornada dos seus motoristas, gerenciando o tempo de direção.**

Além de ser uma exigência legal, uma jornada de trabalho correta **previne acidentes** decorrentes de fadiga, **umenta a atenção do motorista** nos hábitos ao volante, o que também **evita custos adicionais** com multas e processos trabalhistas.

Saiba mais aqui



**FALE COM NOSSOS ESPECIALISTAS:**  
0300 789 6004 / WHATSAPP 11 97601 2845  
**WWW.SASCAR.COM.BR**







# 13ª Conferência de Tarifas avalia o que deve ser considerado em um BID

*Negociação visa gerar competitividade no setor, no entanto é preciso ter atenção quanto aos custos operacionais do frete*

A inflação acumulada no ano passado foi de 5,77%, acima da meta de 3,5% fixada pelo Conselho Monetário Nacional. Somente o óleo diesel acumulou alta de 9,4% nos últimos 12 meses, mesmo com uma recente queda nos preços de 1,40%.

Tudo isso reflete diretamente na lucratividade das empresas e em como devem planejar seus negócios. E justamente para mostrar a percepção do mercado sobre os resultados financeiros das transportadoras, que o SETCESP promoveu a 13ª edição da Conferência de Tarifas de Frete, realizada no dia 07 de março, transmitida pela plataforma EAD da entidade.

A conferência não só teve por objetivo atualizar as empresas a respeito da variação de custos, oscilação no preço do diesel e reajuste de frete, como também auxiliá-las em um posicionamento estratégico para entrada em um BID, desde a negociação até a contratação.

A economista do IPTC (Instituto Paulista do Transporte de Carga), Raquel Serini, foi convidada para expor os aspectos econômicos e repercutiu os principais resultados apresentados no CONET (Conselho Nacional de Estudos em Transportes, Custos, Tarifas e Mercado) e pela pesquisa

Sondagem Econômica 2023, divulgada pelo instituto no início deste ano.

“Nossa intenção é subsidiar as empresas de informações, para que possam formar o preço do frete sem achismo, e assim manter seu negócio competitivo”, disse a economista.

Ela afirmou que não se pode abrir mão em uma negociação dos componentes tarifários básicos que são: frete peso, taxa de despacho, frete valor, taxa de generalidades e GRIS (gerenciamento de Risco). “A nossa atividade não é só ir e vir. Tem que considerar o risco que ela envolve, para os quais precisamos estar acobertados”.

A economista apresentou dados que revelam que 77% das empresas recebem frete em atraso, isso compromete em média 10% o faturamento, sendo que o prazo para recebimento no setor é de aproximadamente 41 dias.

Exibindo os resultados da Pesquisa de Sondagem Econômica, Serini ainda apontou que a participação dos centros de custo de uma transportadora sobre faturamento aumentou na percepção de 82% das empresas e como se não bastasse, 32% delas declararam ter dificuldade de comprar certos insumos, como pneus, peças e veículos, seja por falta disponibilidade no mercado ou por alta dos preços.

Enquanto isso, a margem de lucro ficou em média 0,4% e o faturamento aumentou em torno de 16%. “Acredito que as empresas tiveram que diversificar sua atuação e equilibrar as despesas. Há um faturamento positivo, mas com margem de lucro achata-da”, comentou ela.

## **BID: desafios e estratégias**

Na sequência, Marco Neves, diretor da Tigerlog Consultoria de Treinamento e Logística, destacou o que deve ser avaliado em um BID – sigla do inglês para *Bidding Process*, que se assemelha a um processo de licitação, mas ocorre na iniciativa privada.

Ele informou que embarcadores passaram a realizar BID como uma forma de ter seus próprios prestadores de serviços e logística. “É fato que haverá pressão por redução de preço, porém a inovação é um dos pontos chaves para uma transportadora se diferenciar”.

O diretor comentou sobre o escopo de serviços requisitados nos BIDs e comentou, a nível de curiosidade, que alguns chegam a exigir que a transportadora tenha uma cota de veículos movidos a energia limpa, para que possam participar da concorrência.

Neves também abordou quais são os critérios mais comuns de um Processo de Seleção de Logística e Transporte (PSLT), já que existem várias formas do cliente requisitar um fornecedor podendo ser por: Leilão Reverso, Envelope Fechado, Preço Definido ou por RFI (Request for Information) /RFP (RWequest for Proposal).

As duas últimas siglas, que traduzidas significam Requisição de Informação e Requisição de Proposta, são as etapas do processo de um BID. Em primeiro lugar, o BID se inicia com uma carta convite, uma espécie de edital.

Depois vem a fase do RFI, no qual o transportador repassa algumas informações técnicas solicitadas pelo embarcador como: licenças específicas, tempo de atuação no mercado, nível de investimentos, entre outras.

Após isso, é comum que o embarcador compartilhe mais detalhes sobre a operação (volumes movimentados, sazonalidade, valores envolvidos e etc.). Então, a transportadora elabora a RFP para uma cotação, o que vai além de somente indicar o preço, “porque é uma oportunidade de fazer uma boa apresentação do serviço”, indica o especialista.

As etapas do BID ainda contemplam uma auditoria técnica até se chegar à fase do ITN (sigla para *Invitation to Negotiate* – que traduzido equivale a ‘convite para negociação’), que é a etapa final. Esse é um dos pontos que mais exige preparação da transportadora. De acordo com Neves, é preciso tratar com parcimônia tanto as exigências quanto as concessões.

“O lado de lá não é adversário, ao contrário, é um parceiro. Não desqualifique o BID, mas principalmente, não deixe ninguém desqualificar seu trabalho. Seja flexível, tenha foco e cuidado. Também não tenha pressa de querer concluir logo o processo”, orientou ele.

Em sua fala, o diretor ainda relatou uma situação muito frequente. “Acontece de o embarcador fazer um BID e abrir as informações captadas entre os concorrentes, inclusive os valores das cotações,





o que dá margem para suscitar uma concorrência desleal”, explicou dizendo que, há casos em que o transportador baixa o preço para conseguir o cliente, entretanto, não avalia se aquilo será rentável ou não.

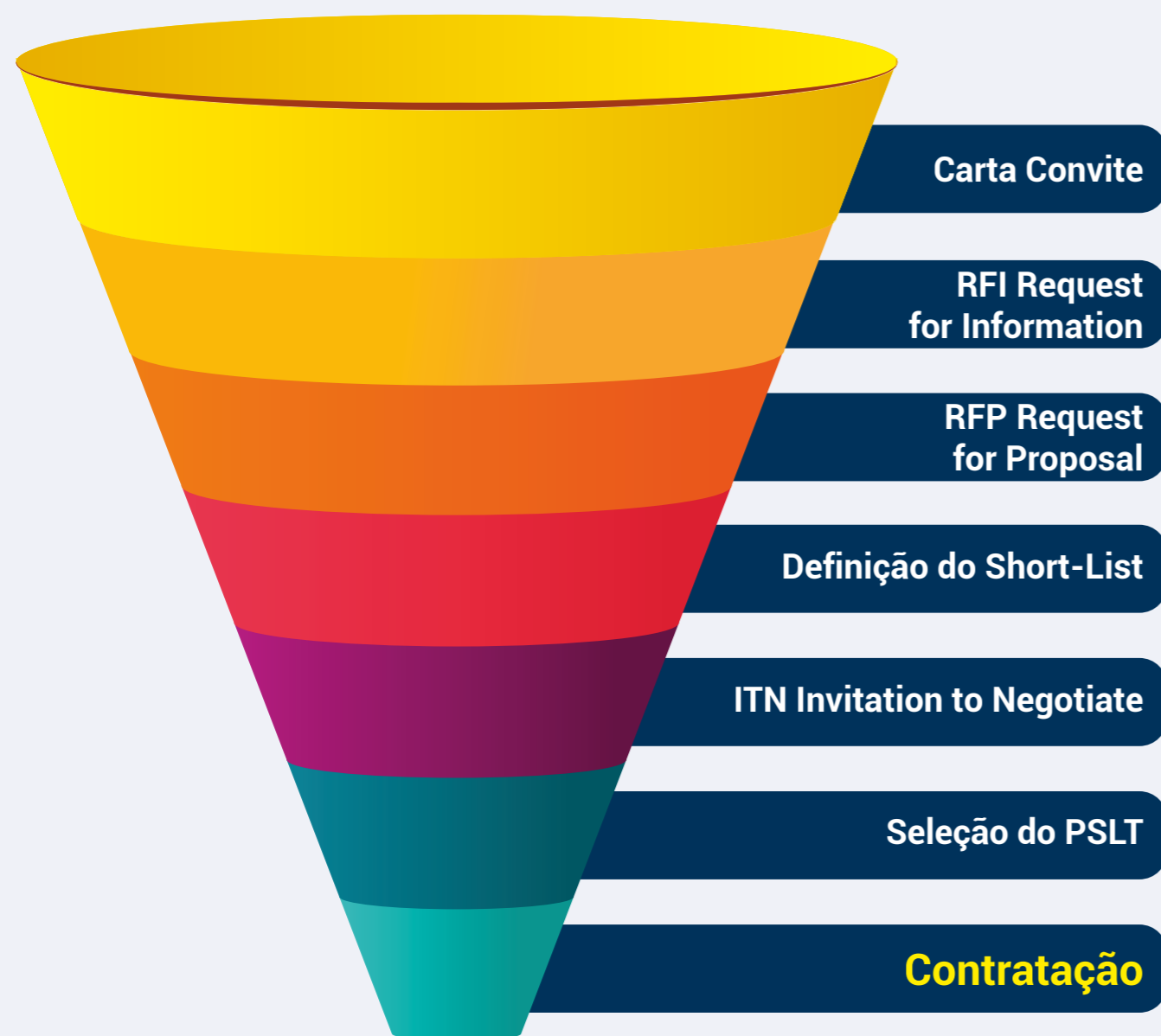
Ambos os especialistas reforçaram em suas apresentações a

importância da formalização das propostas comerciais, e a inclusão de cláusulas com gatilhos que possibilitem o aumento do frete, em caso de alta nos combustíveis.

“Assim, caso haja um aumento expressivo do diesel, há condições para efetuar um reajuste”, indicou Neves. “Tem que usar

as ferramentas disponíveis. O SETCESP, traz sempre muitos materiais de consulta para o transportador saber como está o comportamento do mercado e ficar um passo à frente do cliente, podendo argumentar e justificar sua cobrança”, aconselhou Serini.

## Etapas do Processo de Seleção de um PSLT através de RFI / RFP



## A segurança da sua carga NÃO PODE SER UM PROBLEMA.

A Apisul Seguros oferece eficiência e tranquilidade para transportadores e embarcadores, com as soluções de seguro de carga, frota, garantias judiciais e riscos ambientais. Tudo isso de maneira facilitada, em parceria com as melhores seguradoras e resseguradoras nacionais e internacionais.



SOFTWARE PRÓPRIO



EQUIPE ESPECIALIZADA



SISTEMA INTEGRADO



- Equipe de pronta resposta
- Estrutura com atendimento 24h
- Reguladora própria com visão de cliente
- Gestão de riscos
- Treinamento de motoristas

SAIBA MAIS



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







# 2º encontro Vez & Voz

## Do conhecimento à transformação

*A segunda edição do Encontro Vez & Voz levou o público a refletir e reconhecer suas próprias potencialidades*

“Esse evento tem um caráter social que é o de transpor barreiras”, anunciou Ana Jarrouge, presidente executiva do SETCESP e idealizadora do Vez & Voz, na abertura da do segundo Encontro do movimento, que aconteceu no dia 22 de março no Palácio dos Transportes.

“Conseguimos enxergar pequenas vitórias que demonstram a relevância do papel da mulher em diversas áreas”, acrescentou Jarrouge propondo ao público uma reflexão, “a ideia aqui é ter mais conhecimento do hoje, para gente transformar o nosso amanhã”.

Mesmo em pleno século 21, as mulheres continuam sendo as primeiras em muitas frentes e quebrando tabus. A nível de curiosidade, em 2022 tivemos o primeiro trio de arbitragem feminina durante a Copa do Mundo do Qatar.

Já neste ano, a recém empossada Secretária do Ministério dos Transportes, Viviane Esse, é a primeira mulher a estar à frente da política nacional de infraestrutura de transporte rodoviário no país.

“A mulher com a competência que possui, pode estar no lugar onde desejar, e isso jamais deve ser colocado em dúvida”, reforçou o presidente do Conselho Superior e de Administração do SETCESP, Adriano Depentor.

Dando sequência ao evento, a economista do IPTC (Instituto Paulista do Transporte de Carga),

Raquel Serini, foi convidada a apresentar o Índice de Equidade do Transporte. “Criamos um indicador que demonstra o panorama de como está a participação da mulher no transporte e mede o compromisso das empresas com a equidade de gênero”.

De acordo com os dados colhidos pelo instituto, de uma escala que vai de 01 até 100, o Índice de Equidade do Transporte está em 37, revelando que o setor precisa melhorar: em políticas de combate ao assédio, no aspecto de diversidade, em programas de benefícios, além de dar oportunidade para as mulheres em cargos de liderança.

Por outro lado, em se tratando de promover capacitação e treinamentos para as profissionais, o setor teve um resultado razoável.

“Além de ter uma visão completa do segmento, as empresas que participaram da pesquisa receberão seus relatórios individualmente, para que possam melhorar nos quesitos que tiveram menor destaque”, anunciou Serini.

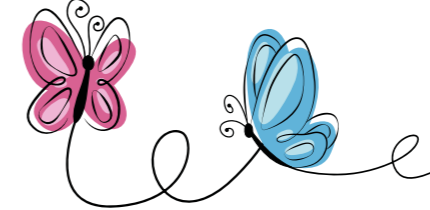
Para apresentar um **case** de sucesso, Gislaïne Zorzin, vice-coordenadora da Comissão do Vez & Voz e diretora na Zorzin Transportes, empresa que atua no segmento de cargas perigosas, falou do programa que a transportadora tem para a contratação de motoristas mulheres.

Na ocasião, Depentor lembrou que as mulheres costumam fazer uma condução mais segura do veículo. “Com elas é possível perceber uma diminuição nos números de roubo de cargas e de acidentes, enquanto a produtividade aumenta”.

Após isso, a palestrante e escritora, Helda Elaine, subiu ao palco para falar da mulher e suas potencialidades. “Nosso potencial existe, acontece que às vezes a gente esconde ele, e não valorizamos as nossas próprias qualidades. Se as dificuldades aparecerem, saiba você, que juntos, somos melhores, porque compartilhamos os saberes”.

Elaine também contou que as oportunidades de vez em quando, surgem disfarçadas de problemas, que devem ser encarados de frente e resolvidos. “Encontre meios e não desculpas”, sugeriu.

A senadora pelo PSD (Partido Social Democrático) de Mato Grosso, Margareth Buzzetti, que também é presidente da Associação Brasileira de Reforma de Pneus (ABR) não pode estar presente no evento, mas



Raquel Serini, economista do IPTC



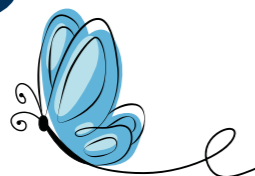
Helda Elaine, palestrante e escritora



Tatá Zanin, mentora e palestrante







enviou um vídeo, justificando sua ausência em razão da agenda de votação do Senado, e falou justamente, que as pautas dos projetos que vem acompanhando envolve políticas para as mulheres.

“Acredito que a presença feminina nas entidades é uma tendência crescente, há muitas profissionais competentes, que possuem todos os predicados para ocupar esses espaços”, disse a senadora.

Depois foi aberto um bate-papo com mulheres que atuam na liderança das entidades, em que esteve presente, além de Jarrouge, Marinês Todescatto, vice-presidente regional da Fetranslog-NE (Federação das Empresas de Transporte de Cargas e Logística do Nordeste), Rose Fassina, vice-presidente Sindisan (Sindicato das Empresas de Transporte Comercial de Carga do Litoral Paulista) e Bruna Medeiros, presidente da Gristec (Associação Brasileira das Empresas de Gerenciamento de Riscos e Tecnologia de Rastreamento).

Todas elas contaram como foi a sua trajetória profissional até chegarem ao cargo em que ocupam atualmente, e quais desafios já superaram ao longo de suas carreiras.

Fechando o evento com chave de ouro, Tatá Zanin fez a palestra ‘Viva sua real identidade’ convidando o público presente e o virtual, que acompanhou o evento pelo canal do movimento no YouTube, a enxergar seu valor.

“Quais são seus gatilhos emocionais e o que te impede de crescer? – Saiba que uma mulher forte reconhece suas vulnerabilidades até para pedir ajuda. Seu passado não define o futuro”, discursou Zanin em um momento de muita emoção.

“Saímos daqui com um sentimento de perdão e pertencimento. Importante destacar que só vamos conseguir mudar o cenário neste setor à medida que vamos falando sobre o tema. Foi muito bom estar aqui com vocês”, despediu-se Jarrouge encerrando as apresentações.



Ana Jarrouge, presidente executiva do SETCESP e idealizadora do movimento Vez & Voz



Da esquerda para a direita: Bruna Medeiros, presidente da Gristec, Marinês Todescatto, vice-presidente regional da Fetranslog-NE, Rose Fassina, vice-presidente do Sindisan, Ana Jarrouge, presidente executiva do SETCESP, e Gislaine Zorzini, diretora da Zorzini Logística.



‘Viva sua real identidade’ foi o tema da palestra de Tatá Zanin



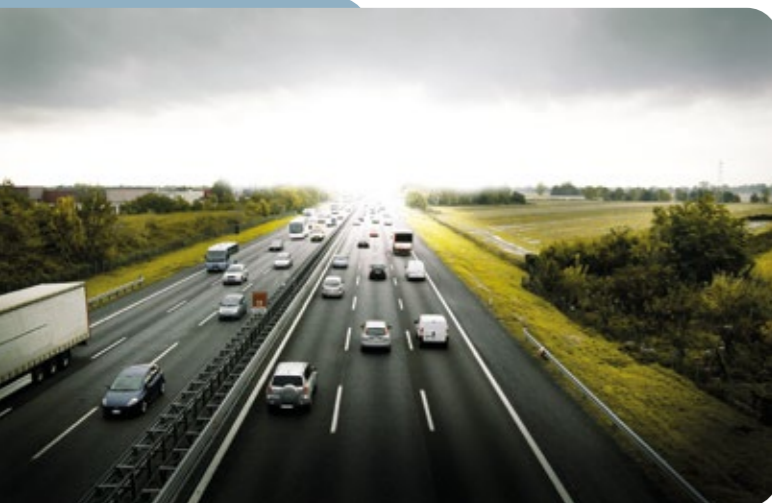
Veja as fotos



Assista o evento na íntegra







### Via Appia vai explorar Trecho Norte do Rodoanel

A proposta da Via Appia venceu o leilão para a concessão do Rodoanel. O projeto prevê a implementação dos serviços públicos de operação, manutenção e realização dos investimentos para a exploração do sistema rodoviário por 31 anos. Com 44 quilômetros de extensão no eixo principal, três a quatro faixas por sentido e sete túneis duplos, o Trecho Norte do Rodoanel compreende os municípios de São Paulo, Guarulhos e Arujá. Estão previstos R\$3,4 bilhões em investimento. O projeto reduzirá a circulação de 18 mil caminhões diariamente dentro da capital.

### Vacinação contra a gripe

Atendendo a um pedido da CNT (Confederação Nacional do Transporte), o Ministério da Saúde incluiu caminhoneiros, motoristas do transporte rodoviário de cargas e do transporte coletivo rodoviário de passageiros urbano, além de cobradores e trabalhadores portuários na campanha nacional de imunização contra o vírus da influenza, causador da gripe. Esses profissionais estão contemplados na segunda etapa da campanha, que será realizada entre 10 de abril a 31 de maio.



### Pesagem de caminhões em movimento

Já está funcionando, em fase de testes, a tecnologia de pesagem de caminhões em movimento na Via Dutra (BR-116). Os equipamentos e pórticos com câmeras estão instalados no km 179 da pista sentido São Paulo, em Guararema (SP) e no km 0 da pista sentido Rio de Janeiro, em Queluz (SP). Os equipamentos medem altura, comprimento e largura dos veículos, e combinam com as características para fazer a pesagem. Então, o veículo dentro do limite de peso segue viagem.



### Pedágios com Free Flow começam a funcionar

A rodovia Rio-Santos (BR-101) será a primeira no País a ter o pedágio Free Flow. A partir de abril, o sistema de pagamento eletrônico que elimina as praças com cabines e cancelas, estará em operação nas cidades de Paraty, Mangaratiba e Itaguaí, todas no litoral sul do Rio de Janeiro.

Após o período de testes, concluiu-se que o sistema sem paradas pode gerar economia para um caminhão de cerca de 800 mililitros de diesel ao passar por um pórtico automático, por assim evitar de se fazer paradas ou reduzir a velocidade nas cancelas.

### Mistura de biodiesel passa a ser de 12%

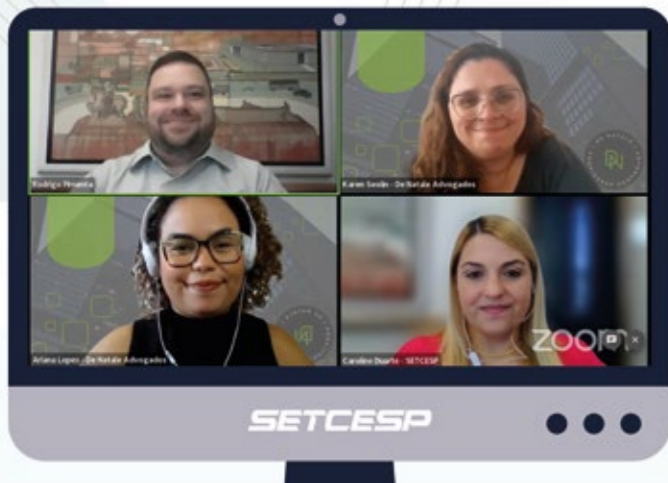
O Conselho Nacional de Política Energética (CNPE) aprovou a resolução que estabelece em 12% o teor de mistura obrigatória do biodiesel no óleo diesel fóssil, e o aumento para 15% de forma progressiva até 2026. Antes, esse percentual era de 10%. Agora, a previsão é de que haja aumento de 2 centavos no preço do diesel na bomba para o consumidor. Com a decisão, a adição de biodiesel subirá para 12% a partir de abril deste ano, 13% em abril de 2024, 14% em abril de 2025 e 15% em abril de 2026.

### Selo Mobilidade Segura

O SEST SENAT e o Observatório Nacional de Segurança Viária (OBNSV) lançaram durante a 27ª edição do Intermodal South América, em São Paulo (SP), o Selo Mobilidade Segura. Idealizado pelo OBNSV, o Selo é voltado para empresas transportadoras com o intuito de fortalecer os processos de segurança viária. Ele será conferido à empresas que preenchem requisitos fundamentados em 12 Pilares, que se originaram de lições aprendidas, boas práticas e programas de gestão.







### Webinar sobre multas e penalidades da LGPD

No dia 29 de março, o SETCESP promoveu em parceria com o escritório Palma de Natale, um webinar para esclarecer as sanções previstas na LGPD (Lei Geral de Proteção de Dados). As recentes Resoluções 3, 4 e 5 publicadas pela Autoridade Nacional de Proteção de Dados (ANPD), passaram a contemplar diversos fatores relacionados às multas e penalidades, bem como a possibilidade de as fiscalizações serem realizadas por outras agências reguladoras como: o Banco Central, a ANTT, a ANATEL, a ANP e a CVM.

### Reunião do comitê de comunicação

A presidente executiva do SETCESP, Ana Jarrouge e a coordenadora de comunicação da entidade, Camila Florencio, participaram da reunião do Comitê de Comunicação da NTC&Logística. O encontro, que ocorreu de forma híbrida, acontece duas vezes por ano, como parte da programação alternativa do CONET&Intersindical. Na ocasião, também esteve presente Francisco Pelucio, presidente da NTC&Logística, e o assessor de comunicação e imprensa da associação, Rodrigo Bernardino, que conduziu o encontro.



### Doações para o litoral Norte de São Paulo

Entidades de classe do setor de transporte rodoviário de cargas, incluindo o SETCESP, promoveram o "TRC Solidário", uma ação para recolher doações às famílias atingidas pelo forte temporal no litoral Norte de São Paulo.

Mais de 12 mil itens, entre produtos de higiene e alimentos da cesta básica, somados a cerca de 2 mil litros de água mineral, foram encaminhados ao Fundo Social São Paulo, e posteriormente, distribuídos na região.



### COMJOVEM SP visita à B3

Os membros da COMJOVEM SP realizaram uma visita à B3, empresa de infraestrutura de mercado financeiro de classe mundial. Na oportunidade, eles assistiram a uma apresentação sobre o papel da empresa no mercado de capitais, seus produtos e o mercado da bolsa. E ainda, tiveram a oportunidade de visitar o MUB3 (Museu da Bolsa do Brasil), que conta, através de vídeos e materiais, a história do mercado de capitais desde a criação das primeiras bolsas de valores do País.



### Serviço de Saúde Digital

O SETCESP lançou mais uma novidade em seu portfólio de serviços, o Benefício de Saúde, que garante atendimento de saúde digital para os colaboradores das empresas associadas, por meio de uma parceria entre a FETCESP (Federação das Empresas de Transportes de Cargas do Estado de São Paulo) e a StarBem. O Benefício de Saúde digital foi apresentado durante o Conexão SETCESP do mês de março. Com ele é possível que o colaborador agende uma consulta e seja atendido onde estiver.

### Os 87 anos do SETCESP

Em 26 de janeiro, o SETCESP completou 87 anos, e as comemorações se estenderam até o início do mês seguinte. Durante o Conexão SETCESP de fevereiro, o presidente Adriano Depentor e os três últimos ex-presidentes da casa, Tayguara Helou, Manoel de Sousa Lima e Francisco Pelucio, junto com Sergio Casagrande, vice-presidente da Apisul, sopraram as velinhas do bolo de aniversário. "Apesar de não ser a data exata, estamos aqui comemorando mais um ano completado por esta entidade, que se tornou um importante núcleo de prestação de serviços", disse Depentor.





# Melhor prevenir do que remediar

*Serviço de Consultoria Jurídica do SETCESP subsidia o transportador de orientações com base legal*

Um dos serviços mais procurados no SETCESP, a Consultoria Jurídica, fornece às empresas informações para a prevenção de irregularidades ou conflitos.

“A melhor forma do transportador se proteger de qualquer tipo de passivo é se manter atualizado e ter uma rotina de consultas, para que tome suas decisões respaldado na Lei. Evitando assim, de se expor de forma negativa”, orienta Caroline Duarte, coordenadora do departamento na entidade.

Os atendimentos são feitos por e-mail, telefone, reuniões presenciais e online. Além de ser um dos mais requisitados, o serviço foi um dos primeiros a ser disponibilizado pela entidade. Em 2022, foram mais de nove mil atendimentos.

Por meio da Consultoria Jurídica os associados podem consultar informações sobre questões trabalhista, tributária, regulatória, fiscal e de trânsito. Entre as principais dúvidas levadas à Consultoria estão assuntos relacionados ao CIOT (Código Identificador da Operação de Transporte), Vale-

-Pedágio obrigatório, aviso prévio, licença maternidade e estabilidade sindical.

A advogada Iorrana Miranda, que trabalha na Consultoria Jurídica do SETCESP, lembra também que dúvidas sobre a forma correta para a contratação dos motoristas autônomos são recorrentes. “Mesmo que a legislação sobre este assunto não seja nova, isso ainda é motivo de incerteza, principalmente em relação à jornada de trabalho do motorista”.

Informações sobre a Convenção Coletiva de Trabalho (CCT) do SETCESP com os sindicatos profissionais de sua base, também são fornecidas pela consultoria jurídica e estão acessíveis a todas as empresas, e até mesmo, para contadores ou advogados que representem estas organizações.

“A CCT não é um documento restrito, e sim público, inclusive, registrado no site do Ministério do Trabalho que é o sistema mediador”, conta Duarte.

Ela afirma que transportadoras de todos os tamanhos utilizam a Consultoria Jurídica da entidade. Mesmo as grandes que possuem um departamento jurídico próprio, acabam entrando em contato conosco, porque querem ter um posicionamento especializado e avaliar se o seu entendimento converge com o da entidade. “Desta forma as empresas se sentem mais seguras para tomar uma decisão”, diz.

Até porque lidar com determinados assuntos do setor conferiu a Consultoria Jurídica do SETCESP um profundo conhecimento e

uma *expertise* sobre os temas ligados ao transporte rodoviário de cargas. “Além da compreensão da legislação temos a vivência diária de soluções parecidas para dúvidas similares, assim naturalmente, vamos adquirindo entendimento”, avalia a coordenadora. Embora reconheça a necessidade de estar se atualizando constantemente. “Muitas vezes saem novas legislações e regulamentações, com isso vamos nos adequando”, sinaliza.

Miranda por sua vez destaca que o serviço prestado pelo SETCESP se encaixa a necessidade do associado. “A gente verifica em específico a demanda para dar a orientação correta. Analisamos realmente caso a caso”, comenta.

Importante destacar que existe uma distinção entre o serviço de Consultoria de uma Assessoria Jurídica. Na assessoria, geralmente, existe um profissional específico que pode tomar a decisão de iniciar um processo em nome da organização e realizar procedimentos administrativos.

“Já a Consultoria é voltada mais ao preventivo. Ou seja, o que fazemos é prestar informações claras e objetivas, alertando do risco para que a empresa possa agir com base na Lei em determinada situação”, diferencia a coordenadora.

Para as especialistas, entre vários pontos que merecem uma atenção especial por parte das transportadoras, é quanto ao aperfeiçoamento dos motoristas na

prevenção de acidentes e redução de multas de trânsito.

Fora isso, também é necessário que as organizações estejam atentas às novas legislações que vão surgindo. E em caso de dúvidas, o indicado é prevenir, ou melhor, consultar.



## Fica a dica!

Em sua plataforma online o SETCESP oferece cursos com temas que permeiam a área jurídica como o 'Da Contratação à Rescisão' e 'Terceirização e Contratação do Motorista Autônomo'.



Para mais informações entre em contato com a Consultoria jurídica:

☎ 11 2632-1005

☎ 11 2032-1038

✉ [juridico@setcesp.org.br](mailto:juridico@setcesp.org.br)





## Os vários pontos da sustentabilidade

*Ano após ano, o Prêmio do SETCESP, que reconhece as melhores iniciativas ligadas ao ESG, vem ganhando amplitude e chega a sua 9ª edição*

Promover o desenvolvimento sustentável nas empresas de transporte rodoviário de cargas faz parte do propósito do SETCESP, e se consolida no prêmio anual que a entidade realiza, reconhecendo e homenageando os melhores projetos desenvolvidos por transportadoras.

Ao longo do tempo, a premiação ganhou reformulações e a cada ano impacta mais pessoas e empresas. Estudos feitos sobre o Prêmio de Sustentabilidade apontaram que em 2022 a taxa de adesão das empresas a premiação ficou em 5,6%, ante a 3,6% apurados em 2021.

Na última edição, houve recorde de projetos inscritos (55) e de empresas participantes (25). Mais de mil pessoas acompanharam virtualmente a transmissão e quase 200 estiveram presentes no evento. Silmara Balhes, que há mais de sete anos é responsável pela organização do Prêmio, revelou que em 2016, havia um projeto por empresa. "Hoje nós já temos uma média de dois, ou seja, as transportadoras estão com iniciativas em diferentes áreas".

Ainda assim, uma análise da premiação mostra que há mais participação na esfera **Ambiental**, seguida da Social. No ano passado, pontualmente, a **Responsabilidade na Segurança Viária e do Trabalho** superou a **Gestão Econômica**. Lembrando que são essas as quatro categorias da premiação.

Balhes conta que de alguns anos para cá, o júri passou a ser composto por mais especialistas e estudiosos do tema, o que aumentou as exigências

nos critérios de avaliação. "A somatória das notas dos últimos anos não supera os resultados de 2019. Mas isso não é porque os projetos estão menores, ao contrário, eles estão bem mais abrangentes".

Na premiação a nota total que cada projeto pode alcançar de um jurado é de dez pontos. Como são cinco jurados a pontuação máxima é de 50. A dinâmica para a avaliação de um case se assemelha a apuração de notas das escolas de samba no carnaval, porém ao invés de comissão de frente e alegoria os critérios são outros. Seis no total, e possuem pesos diferentes, veja abaixo:

- ✓ Estudos e Mapeamentos; considera as informações que levaram à criação ou desenvolvimento da ação.
- ✓ Planejamento; leva em conta a organização e aplicabilidade.
- ✓ Criatividade e Inovação; avalia a originalidade.
- ✓ Continuidade e destinação de recursos; mede a perenidade que os projetos apresentam.
- ✓ Metodologias e Indicadores; avalia os resultados obtidos e os impactos ao meio ambiente.
- ✓ Investimentos e retorno financeiro; analisa o engajamento e a percepção de marca.

Além da entrega do projeto por escrito, as empresas também podem fazer uma apresentação online a banca julgadora por videoconferência. Essa etapa é facultativa, mas amplia a oportunidade de expor objetivamente dados, indicadores e esclarecer dúvidas dos jurados.

Independente se a empresa venceu ou foi finalista na categoria

em que se inscreveu, ela receberá depois um *feedback* de como foi avaliado seu case, quais são os quesitos que foram bem pontuados e ainda, o que pode ser aperfeiçoado no projeto.

"É uma espécie de relatório o qual explica, por exemplo, que houve uma ótima performance no planejamento, entretanto há o que melhorar quanto a criatividade. Esse retorno é importante porque se assemelha a uma consultoria", fala a organizadora.

E apesar do Prêmio ser o maior destaque da Sustentabilidade no SETCESP, o trabalho da entidade com o tema é permanente, realizado e fortalecido por meio da Comissão que discute regularmente o assunto.

A coordenadora da Comissão técnica de Sustentabilidade, Fernanda Veneziani, explica que há um grupo de executivos e profissionais do setor que se reúnem para compartilhar as boas práticas sobre o tema. "É um momento importantíssimo para a troca de experiências. Debates como em nossas atividades, podemos contribuir para reverter a degradação dos recursos naturais", esclarece.

Ela destaca que independentemente do tamanho, todas as empresas trazem impacto ao planeta e a sociedade, e assim é imprescindível a responsabilidade em desenvolver formas de compensação. "Hoje as empresas têm o compromisso de ser os principais agentes indutores da sustentabilidade".

Do ponto de vista da organizadora, esse comprometimento já vem aumentando, motivado também pelos *stakeholders* (todas as partes impactadas por um negócio). "A gente percebe que as empresas



estão progredindo no assunto, e isso reflete nas ações o que automaticamente repercute Prêmio".

Mas há espaço para crescer, razão pela qual tanto Balhes quanto Veneziani, reforçam o convite às empresas para participarem das reuniões da Comissão de Sustentabilidade, que traz muita informação sobre o tema, assim como da premiação, que com muita transparência coloca em evidência as boas práticas das transportadoras. Desta forma, as empresas ganham pontos na sustentabilidade, e o melhor é que os resultados são colhidos por todos.



### Fique atento!

**Vem Aí:  
9º Prêmio de Sustentabilidade.**

**Prepare-se para participar!**

**Anote na agenda**

Consulte as datas das reuniões da Comissão de Sustentabilidade

Participe:







## De lá pra cá. De cá pra lá

*Contar com o transporte aduaneiro é essencial para o vai e vem de importações e exportações*

A balança comercial brasileira registrou superávit de US\$2,8 bilhões em fevereiro de 2023. Ou seja, o Brasil exportou no mês, mais do que importou. Mas independente se vendeu mais produtos do que comprou, uma coisa é certa: tudo o que saiu ou entrou passou pelo transporte rodoviário de cargas.

E o segmento em especial que atende o que atravessa as fronteiras terrestres, chega a portos e aeroportos, proveniente ou destinado do comércio exterior, é o **aduanheiro**.

No SETCESP, essa especialidade tem uma diretoria específica que abrange empresários, executivos e profissionais que se reúnem frequentemente, a fim de disseminar estratégias que otimizem as operações.

Nos últimos anos, este segmento vem sendo impactado por um comportamento dos brasileiros que ganhou força: o hábito mais intenso de comprar pela internet, inclusive pelo e-commerce transfronteiras, no qual despontam sites chineses como AliExpress, Shopee e Shein.

Assim, a modalidade vem ganhando notoriedade na vida de pessoas comuns que ansiosas aguardam por suas mercadorias. Só que é bom frisar que antes de chegar no transporte rodoviário de cargas um produto importado passa por vários elos da logística.

O transporte rodoviário costuma ser a ponta final, conforme revela o diretor da especialidade de Transporte Aduaneiro no SETCESP, Paulo Scremim, descrevendo que ao chegar no país pelos portos, as cargas primeiro são descarregadas pelos armadores, empresas que operam os *containers*.

Sucessivamente, são recebidas pela alfândega, também conhecida como aduana, que é uma repartição

ligada ao Governo, responsável por fazer a vistoria do fluxo de entradas e saídas de mercadorias do território. No Brasil, essa é uma atribuição da Receita Federal.

“Nesta etapa é preciso que um despachante realize o desembaraço da carga para liberação na Receita, o que pode levar, em média, de 2 a 3 dias”, informa Scremim. A liberação da carga dentro do terminal portuário para que ela saia já nacionalizada é uma das opções. Até ali, a mercadoria está em uma área considerada zona primária.

O diretor da especialidade fala que o importador pode escolher que haja a remoção da carga para um entreposto, ou seja, uma zona secundária chamada de EADI, que é uma Estação Aduaneira do Interior, também conhecida como ‘Porto Seco’ o que ocorre na maioria dos casos.

“Com esse procedimento é necessário que a transportadora faça uma DTA (Declaração de Trânsito Aduaneiro). Somos credenciados na Receita para fazer esse tipo de transporte, essa carga fica em trânsito internacional ainda no veículo”, diz Scremim apontando essa como uma das características para se atuar no segmento.

Só a nível de curiosidade, o Porto Seco de Uruguaiana que fica no Rio Grande do Sul, é o maior da América Latina, e o terceiro maior do mundo.

Quanto as mercadorias recebidas e embarcadas nos aeroportos, funciona da mesma forma o transporte rodoviário: a carga já é carregada no veículo nacionalizada ou então é transportada, totalmente lacrada, até a zona secundária.

Já na exportação, a carga escoada pelos portos envolve um processo a mais, o transportador precisa primeiro buscar o container vazio, levá-lo para ser carregado, procedimento conhecido como ‘estufar o container’, e só depois transportar a carga para o porto.

E se a carga ainda tiver que passar da divisa de um estado para outro, é preciso destacar os trâmites em barreiras fiscais. A Secretaria da Fazenda de um Estado tem que liberar a passagem da mercadoria para o outro.

Além de lidar com procedimentos já inerentes a modalidade, na última reunião da diretoria de Transporte

## Mini glossário do transporte aduaneiro

**Armador** – que mantém e explora comercialmente o navio mercantil, podendo ser proprietário, sócio ou afretador do navio

**DAP** – sigla que significa Delivered At Place. Entregue No Local (local de destino nomeado)

**DPU** – sigla que significa Delivered At Place Unloaded. Entregue No Local Desembarcado (Local de destino nomeado)

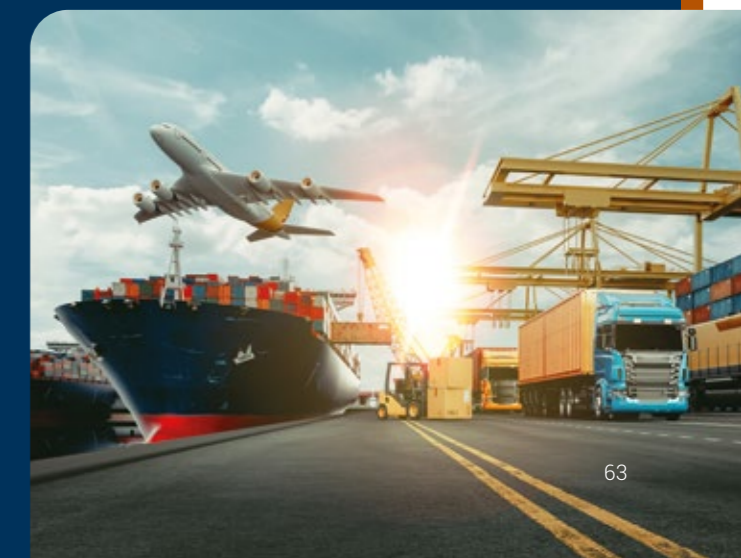
**DTA** – Declaração de Trânsito Aduaneiro

**Estufagem** – preenchimento do contêiner com mercadoria

**FCA** – sigla que significa Free Carrier. Livre No Transportador (local de entrega nomeado)

**FOB** – sigla que significa Free On Board. Livre à Bordo (porto de embarque nomeado)

**RFB** – é a sigla para Receita Federal Brasileira







Aduaneiro, que aconteceu no dia 1º de março, os empresários discutiram algumas mazelas que também afetam o segmento.

Entre elas, a burocracia para emissão de licenças, os altos índices de roubo de cargas e a proibição de veículos de grande porte na serra da Anchieta, o que dificulta o trânsito de mercadorias para o Porto de Santos.

"Estamos há algum tempo com o projeto para o Bitrem e o Rodotrem circular na Anchieta sem nenhuma conclusão. Fizemos todos os testes necessários, que inclusive, foram aprovados. No entanto, ainda aguardamos por essa liberação", lembrou Ulisses Duarte, que é o vice-diretor da especialidade na entidade.

Na época, o SETCESP acompanhou os testes que comprova-

ram que veículos articulados, de até 30 metros de comprimento, possuem condições operacionais e de segurança para circular pela via.

"Hoje desnecessariamente, a gente tem que dividir a carga em dois caminhões menores para conseguir levar ou trazer do Porto. Isso aumenta o custo Brasil e demora ainda mais", acrescentou Duarte.

Então se alguém estiver incomodado pela espera no frete de um produto importado é bom destacar que, os entraves logísticos são outros, que nada tem a ver com a qualidade do transporte rodoviário aduaneiro.

"Nós prezamos pela máxima eficiência e operamos dentro da nossa capacidade fazendo tudo que está ao alcance e de acordo com a legislação", garante Scremim.



## Fique por dentro!

Participe das reuniões da especialidade de transporte aduaneiro.

Confira as datas pelo site.



## TAXA ZERO em 12 meses.

\* 50% de entrada, sujeito a análise de crédito pelo Banco CNHI. Taxa referencial, podendo ocorrer alterações pelo 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

**25 ANOS** IVECO COFIPE

**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

DAILY Único como você.

A gente não para.

**IVECO**





## Cada vez mais restrito

*Chegou a versão atualizada do Guia de Restrições. Confira o que mudou para facilitar sua roteirização*

Aqui pode, ali não. Lá já dá. Fazer entregas nas regiões metropolitanas de São Paulo até parece um dominó. Nem sempre se pode ir de um ponto a outro para o descarregamento, porque é preciso considerar as regras de restrições de cada município, e às vezes, essas proibições são como peças que não se encaixam.

Para facilitar o jogo, o SETCESP por meio do IPTC, lançou o Guia de Restrições, uma publicação criada em 2017, que vem sendo atualizada ano após ano pelo Instituto. Ganhou reformulações, incluindo, a liberação do VUC no rodízio municipal em São Paulo, e sua mais nova versão, já está disponível no site e pode ser baixada gratuitamente.

As mudanças que ocorreram no ano passado são bastante consideráveis. Houveram 15 alterações realizadas pelos municípios, sendo elas de horário ou de inclusão da padronização de medida do VUC (Veículo Urbano de Carga). Dez novos municípios foram incluídos na listagem do Guia, porque determinaram alguma mudança que afeta o trânsito de veículos rodoviários de cargas.

"Atualizamos as informações para que as transportadoras consigam consultar estas áreas e fazer sua roteirização com mais eficiência. Pesquisamos os 50 municípios da base territorial do SETCESP. Em 2022, havia 26 municípios com restrições, agora são 36", contou a economista do IPTC, Raquel Serini.

Entre as principais mudanças que entraram no radar da publicação estão as novas proibições de circulação no município de Barueri, uma cidade próxima da capital paulista e de grande concentração de transportadoras.

Por lá, teve um aumento expressivo de avenidas e alamedas que passaram a ser restritas. "A gente percebe que são pontos de grande circulação e o que preocupa mais é que a cidade possui acessos a rodovias importantes como a Castelo Branco e o Rodoanel Mário Covas", nota Serini.

Outros casos que chamam a atenção, é que onde havia restrições em intervalos de horas passaram a ter proibições permanentes, isso ocorreu em Bragança Paulista e Caieiras. Já em Jundiaí, o que mais dificulta são as janelas de horários com intervalos diferentes dentro do município. "Em um dos pontos da cidade está restrita a circulação entre 22h e 6h, em outro das 7h às 19h e em mais um local, não é permitido o tráfego das 10h às 23h", observa a economista.

De acordo com o analista de dados do IPTC, Ricardo Silva, a proibição pulverizada dentro de um mesmo município torna muito complexa uma operação de entrega, porque não é só considerar no planejamento quando é possível entrar, mas também exige cautela quanto a hora de sair. "Fora que, um dia em que o transportador faria duas ou três entregas, ele consegue apenas fazer uma. Isso limita o trabalho, compromete a produtividade e eleva o custo da atividade".

Um dos papéis do Guia de Restrições é dar foco ao VUC, que é o mais utilizado para o abastecimento urbano, só que existe um problema com relação à padronização do tamanho do veículo. Em alguns

municípios o tamanho regulamentado do VUC é de 7,20 metros, é o caso de São Paulo, porém existem cidades que consideram o tamanho de 6,30 metros.

"Já que há permissão para a circulação do VUC, que haja uniformidade quanto ao tamanho para que esteja claro o que está proibido ou permitido. Assim, as empresas podem se organizar, sem prejudicar o abastecimento", pondera Silva.

Aliás a falta de transparência de alguns municípios foi um dos pontos que dificultou o levantamento das informações. A pesquisa para atualização do Guia 2023 durou cerca de um mês com informações colhidas no site ou por telefone.

Muitas determinações foram difíceis de encontrar, como relata a pesquisadora Nicole Lázarus: "algumas prefeituras dificultam o acesso à informação, como se não fosse de interesse público". A pesquisadora conta que mesmo com o bom relacionamento do Instituto com os municípios, e já tendo uma base de dados ampla, descobrir as informações exigiu um trabalho detalhado e profundo.

Fora isso, há um agravante quanto a formalização das determinações. "Existem restrições que não estão normatizadas. Algo que foi estabelecido pela Secretaria de Transporte e Trânsito do município, mas que não foi publicado no Diário Oficial. Ou seja, a regra existe, mas sem regulamentação formal", relata a pesquisadora.

Segundo os analistas que trabalharam na atualização do Guia,

foi possível observar um efeito cascata em relação às restrições. Conforme os maiores municípios foram restringindo, aqueles localizados ao lado, também vão determinando suas regras. "Talvez isso ocorra pela preocupação de ser considerada uma rota alternativa, e assim passar a receber um tráfego mais intenso, que comumente seguia por outra região", aponta a economista.

Serini avalia, "mesmo que uma restrição para o transporte de cargas não seja algo positivo, o nosso trabalho foi garantir, que ao menos, as orientações estejam disponíveis de forma prática, para que a empresa de transporte circule da maneira adequada sem infringir a legislação".

Importante lembrar que as multas por transitar em locais e horários não permitidos pela regulamentação estabelecida é de R\$130,16 considerada infração média, com aplicação de quatro pontos da Carteira Nacional de Habilitação.

Então vale a dica: consultar o Guia de Restrições 2023 para facilitar o jogo e encaixar de forma eficiente todas as peças, quer dizer, as entregas. Para desta forma, o transportador sair ganhando.



Faça o download do Guia de Restrições 2023

Baixe







## Ao gosto do cliente

*Saber mais informações para o acompanhamento da carga e contar com um leque de opções para as entregas é o desejo de quem contrata o frete*

O processo de rastreabilidade de uma mercadoria tem começo na venda dela pelo cliente. Já o frete, tem início na primeira milha (*first-mile*), quando se dá a coleta com a identificação da encomenda.

Na milha intermediária (*middle-mile*), a carga vai para o terminal de origem e passa por uma série de tratamentos, que incluem a emissão de documentos fiscais. Depois entra em um veículo de transferência para a filial de destino, e sai de lá para a última milha (*last-mile*), a parte final da entrega.

Até chegar ao seu destino a carga passa por várias etapas distintas, mas algo em comum em todas elas, é o rastreamento. **Um processo que o cliente deseja, cada vez mais, acompanhar.** Isso tanto no B2B (*business to business*) quanto B2C (*business to consumer*), ou seja, vale para cargas e mercadorias.

Geralmente, o cliente até tem o acesso às informações do frete no *last-mile*, só que apenas isso já não é o suficiente. "As informações mais comuns são fases resumidas, mas hoje em dia o embarcador quer saber detalhes e também deseja intervir em caso de necessidade", conta o diretor comercial da Braspress, Giuseppe Lumare Junior.

Ele afirma que é muito comum, além de saber onde está a carga, que o cliente solicite uma mudança na rota daquele frete. "Digamos que uma mercadoria está vindo de Minas Gerais para Porto Alegre, só que antes ela vai passar em uma filial em São Paulo. O cliente pode, por exemplo, acelerar esse processo e pedir para retirar a encomenda do veículo e enviá-la por uma aeronave. É a multimodalidade a serviço da celeridade".

Guilherme Juliani, diretor da especialidade de E-commerce do SETCESP, concorda que hoje em dia os consumidores, sejam eles empresas ou pessoas físicas, estão muito ansiosos por informação. "Atualmente, existem diversos aplicativos para consumo e todos trazem o máximo de informações possível. Consegue imaginar o Uber funcionando sem o mapa mostrando onde está o carro?", indaga exemplificando.

Essa interação só é possível com o acompanhamento em tempo real da frota por uma central de controle, que recebe informações e consegue repassá-las. Tais ferramentas também podem ser utilizadas para a alteração de rotas e destinos, se necessário.

Lumare expõe que a implementação destes sistemas faz parte de um processo de intervenção produtiva, onde o transporte, assim como a indústria, pode oferecer um produto. E a partir daí, é possível agregar valor a ele.

"A maior parte da rastreabilidade oferecida atualmente é só uma parcela da cadeia logística, mas o cliente quer ver os processos por inteiro". Reforça o diretor comercial, destacando que se o frete pode virar produto do transporte, o cliente por sua vez, quer comprar algo customizável, adaptável de acordo com suas vontades.

"Gradativamente o transportador terá que dispor de um portfólio de serviços, que permite a escolha de preços, prazos e meios". O diretor comercial enfatiza que daqui em diante as transportadoras devem estar atentas a isso. "Se tem urgência, contrata um transporte e paga mais caro. Se não tem, espera um pouco mais e paga menos".

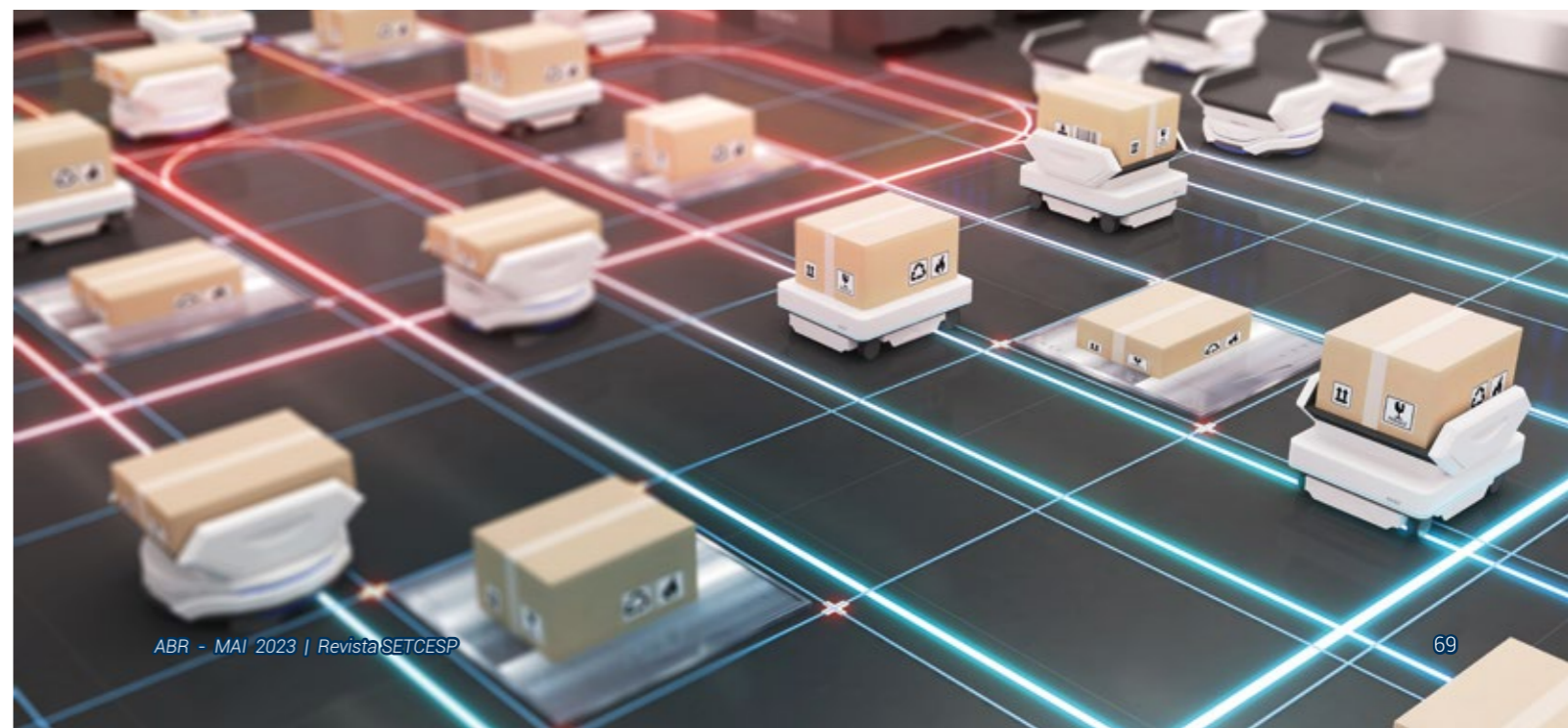
A ideia de o transporte ser como a indústria está exposta no livro que Lumare lançou em outubro do ano passado. A obra intitulada 'Transporte Sob Encomenda: O preço da pressa', torna evidente este conceito.

"É interessante como o cliente nutre esta expectativa pelo

recebimento, ele busca a localização como forma de aliviar esse estresse da ansiedade de saber quando vai chegar", explica dizendo ser justamente, por essa razão, um excelente negócio oferecer alternativas em caso de emergência.

"O mesmo padrão de informação de aplicativos para passageiros é esperado para as cargas", complementa Juliani. Ele revela que no mercado já há sistemas de gestão capazes de gerar fluxos de informações precisas sobre a localização. "Basta um pouco de conhecimento da tecnologia e alguns recursos para poder munir nossos clientes dessas informações", observa.

Tanto Juliani, quanto Lumare acreditam que o mais essencial é que o cliente tenha as suas expectativas atendidas com alternativas de valores ou para se programar e agilizar o recebimento no destino final. É o frete trabalhado com prazo e preços ao gosto do cliente.







Crédito: Divulgação ABTLP

## CURSO GRATUITO SOBRE CONDUÇÃO DE COMBINAÇÕES DE VEÍCULOS DE CARGA

*Alunos são capacitados para dirigir veículos como bitrem, rodotrem e tritrem, além de conhecer aspectos de segurança dessas composições*

O SEST SENAT (Serviço Social do Transporte e o Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte) e a ABTLP (Associação Brasileira de Transporte e Logística de Produtos Perigosos) lançaram o curso Teórico de Formação de Condutores para Combinações de Veículos de Carga (CVC).

A cerimônia de apresentação do novo treinamento foi realizada no Palácio dos Transportes no dia 19 de janeiro. O evento contou com a presença de Nicole Goulart, diretora executiva nacional do SEST SENAT, e de José Maria Gomes, presidente da ABTLP. Teve ainda uma palestra do engenheiro Rubem Penteadado de Melo sobre o tema "Por que conduzir CVC requer habilidades especiais?".

O curso possui 20 horas-aula e foi desenvolvido pelo SEST SENAT, em parceria com a ABTLP, com o objetivo de fornecer instruções específicas para a condução segura dessas composições de veículos de carga denominados de bitrem, rodotrem e

tritrem. A capacitação é totalmente online e aborda itens como legislação, manobras, cuidados extras, entre outros temas.

Segundo levantamento realizado pela Comissão de Estudos e Prevenção de Acidentes no Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos no Estado de São Paulo, em 2021, foi registrado um total de 1.095 ocorrências de acidentes e incidentes. Esse número teve uma elevação em relação ao ano de 2020, que apresentou um total de 939 ocorrências. O curso traz os cuidados que devem ser tomados pelo condutor, desde a inspeção pré-viagem até o tempo de resposta dos freios. "Queremos nesta parceria com a ABTLP, continuar ofertando treinamentos que garantam mais segurança no transporte de cargas em todo o país", afirma Nicole Goulart, diretora executiva nacional do SEST SENAT.

A ABTLP é a entidade que tem atuação representativa no segmento de produtos perigosos da atividade transportadora e reforça a importância dessa capacitação, que tornará a atividade mais eficiente e segura no país. "O motorista precisa ser muito bem capacitado para que os acidentes sejam minimizados. Precisamos formar condutores que estejam aptos a operar veículos em diversas condições, como raios de curva, sinalização de velocidade menor para essas composições, tipos de rodovias incompatíveis, alças de acesso, inclinação da carga, efeito dos deslocamentos das cargas e outras", afirma o presidente da ABTLP, José Maria Gomes.


Durante o evento Conexão SETCESP de fevereiro, o presidente da ABTLP compartilhou que a intenção era que houvesse, após um mês do lançamento, ao menos 300 inscrições. Não se passaram nem 20 dias, e o curso já havia recebido 2039 matrículas revelando o sucesso da iniciativa.

O curso tem a duração de 20 horas e é oferecido de forma gratuita na plataforma de cursos do SEST SENAT. Inicialmente, a previsão é que fique disponível por um ano, mas pode ser prorrogado.

Inscreva-se no curso **Formação de condutores de combinações de veículos de carga**



## SEGUROS DE TRANSPORTE DE CARGAS E GESTÃO DE RISCOS É COM A PAMCARY.



Desenvolvemos as principais soluções do mercado, integrando seguros, gestão de riscos, tecnologia de ponta e atendimento 24 horas com equipe própria.

Saiba mais



(11) 3889-1488

[www.gps-pamcary.com.br](http://www.gps-pamcary.com.br)

**PAMCARY**<sup>®</sup>





Bem-vindos



(11) 2362-2501



(11) 2446-2283 / 2446-2404



www.maglog.com.br  
(11) 2591-0659



www.rodotril.log.br  
(11) 2967-1004



www.santral.com.br  
(86) 98825-6575 / (11) 2484-7798



www.modernizetransportes.com  
(11) 4193-5037



www.transportesyasmin.com.br  
(11) 2466-2304



www.vlxlogistica.com.br  
(11) 4647-5177



www.wrjlogistica.com.br  
(11) 2413-1480

**Direcionando o caminho do transportador**

(11) 94338-2121 | (11) 2632-1072 | comercial@setcesp.org.br

# ambipar

response

Protegemos o meio ambiente,  
a sociedade e **a sua empresa.**



Conheça nossas  
unidades de negócio:

EMERGENCY  
RESPONSE®

FIRE  
RESPONSE®

MARINE  
RESPONSE®

MEDICAL  
RESPONSE®

INDUSTRIAL  
RESPONSE®

ENVIRONMENTAL  
RESPONSE®

Vendas:

+55 11 3526-3526  
+55 19 99999-9584  
vendas@ambipar.com  
www.ambipar.com

Saiba mais em:







## Redução de custos operacionais na logística

Em todo o tempo, e não apenas em momentos de crise, é preciso se atentar em fazer um bom gerenciamento. Existem, por exemplo, ferramentas de controle que possibilitam maior eficiência e ainda reduzem custos nas empresas. Além de descobrir quais são elas, saiba por onde começar a fazer um roteiro de análise e melhorias.

**O que você vai aprender?** As noções fundamentais de custos e despesas, o peso financeiro da ineficiência na operação, e quais são os principais entraves operacionais e como reduzi-los. Também descobrirá os fatores no transporte que influenciam as decisões do cliente e como alinhar e engajar uma equipe.



Matricule-se agora

**Quem vai te ensinar?** Rosa Lúcia Moreira, administradora com MBA em Gestão de Operações, Produtos e Serviços e em Gestão Financeira. Ela é especialista em controladoria e auditoria. Também é consultora empresarial e docente no Senac e na Faculdade Sumaré.



## Direção Defensiva e seus benefícios para a prevenção de acidentes

É importante adotar procedimentos preventivos durante a condução dos veículos de sua frota, contribuindo assim, para um trânsito mais seguro e livre de acidentes. É uma oportunidade para a capacitação de motoristas, técnicos de segurança e gestores de frota.

**O que você vai aprender?** Porquê ocorrem os acidentes e como evitá-los. O que considerar na manutenção preventiva e quais são os cinco pilares da direção defensiva. Fora isso, conhecerá os conceitos fundamentais para uma direção segura e como a fadiga pode trazer consequências graves na direção.



Faça já sua inscrição

**Quem vai te ensinar?** O especialista em segurança viária, telemetria e gerenciamento de risco, Alexandre Dias Cacovich. Ele é consultor e auditor líder da ISO 39001 (Sistema de Gestão para Segurança Viária) e tem vasta expertise na investigação de acidentes.







## A galinha dos ovos de ouro

Por Luiz Marins

A conhecida e popular fábula da galinha dos ovos de ouro é atribuída a Esopo e a La Fontaine e também a outros autores orientais.

Um fazendeiro tinha uma galinha que punha ovos de ouro. Ficou rico vendendo os ovos. Querendo sempre mais (pois a galinha botava apenas um ovo por dia) resolveu abrir a galinha para pegar mais ovos pois acreditava haver um tesouro dentro da ave. Resultado: por dentro, a galinha era como qualquer outra. E assim, ele matou a sua galinha dos ovos de ouro.

Na literatura há centenas de lições sobre os perigos da ganância, representada por esta fábula.

Será que também podemos tirar algumas lições para o mundo empresarial? Quantas empresas acabam matando sua galinha dos ovos de ouro, seja pela ganância de exigir de um determinado produto ou setor, mais do que ele seja capaz de oferecer ou pela inanição—deixam a galinha morrer de fome—, não reinvestindo nos produtos e serviços que dão a sustentação principal da empresa?

Conheço empresas com produtos e serviços vencedores que foram simplesmente abandonados na ânsia de criar "novidades".

Conheço empresas que descontinuaram produtos de sucesso na chegada de novos executivos que queriam deixar sua marca.

Conheço profissionais que atropelaram seu sucesso por pura ganância de querer acelerar demais suas carreiras. Conheço empresas que perderam contratos milionários e duradouros por puro desca-so no atendimento a velhos e bons clientes.

A ganância, a soberba, o descompromisso com a ética, são fatores comuns na queda e morte de empresas e profissionais.

E você? Você cuida de sua galinha dos ovos de ouro? Se pensarmos bem, todos nós temos alguma galinha dos ovos de ouro em nossa vida pessoal e profissional. Nem sempre temos a sabedoria para reconhecer onde ela está ou mesmo "quem" seja ela, para que dela cuidemos bem e não a matemos.

Pense nisso. Sucesso!



# A Melhor Opção para Adquirir Insumos com o Menor Preço





Realização:

**SETCESP**



Parceiros:

