

MENOS PAPEL NO TRC

AO INVÉS DE IMPRIMIR, BASTA AGORA EMITIR
O COMPROVANTE ELETRÔNICO DE ENTREGA



CENTENÁRIO DE VIDA

Rochinha completa
100 anos e
é homenageado

6ª CONFERÊNCIA

Segmentos debatem
piso mínimo
e defasagem

MP DA LIBERDADE

Confira as mudanças
nas relações
econômicas

CONHEÇA O NOVO PORTAL SETCESP



Mais interatividade e informação em **todas as plataformas!**

Siga-nos nas redes sociais:



SETCESP
SINDICATO DAS EMPRESAS DE TRANSPORTES DE CARGA DE SÃO PAULO E REGIÃO

EDITORIAL

UM AVANÇO

Caro leitor,

É com extrema alegria que informamos neste exemplar mais uma vitória que conquistamos, os comprovantes de entrega já podem ser emitidos de forma digital em todo o Brasil!

Dividimos com você essa conquista, que chegou após muita reivindicação e estudos desenvolvidos pelo SETCESP. Eu, pessoalmente, fiz chegar ao ENCAT (Encontro Nacional dos Coordenadores e Administradores Tributários Estaduais) materiais que comprovaram a viabilidade e praticidade dos comprovantes eletrônicos de entrega. Confira todos os detalhes.

Outra questão que buscamos apresentar nesta edição é um "raio X" sobre o assunto, que no momento, tem sido o mais recorrente no TRC: a tabela do frete. E também os desdobramentos sobre a suspensão de sua atualização e as outras ocorrências que resultaram no cenário atual.

A nova tabela do frete foi feita a partir de um estudo extremamente complexo, acompanhamos de perto sua elaboração, mas não chegou a ficar nem dois dias em vigor, e talvez, não volte a ter validade.

Para esta publicação procuramos ouvir quem a nova proposta contrariou, e a quem agradou.

Aprofundando mais nesse tema, a nossa 6ª Conferência trouxe especialistas e transportadores de diferentes segmentos para revelar seus pontos de vista sobre a tabela. Além de expor um estudo técnico realizado pela NTC&Logística que aponta que, no ano, a defasagem chegou a uma média de 16%. Ainda no assunto, na seção Indicadores você pode observar os números sobre a defasagem por segmento de carga lotação e operação de coleta, transferência e distribuição.

Aqui você encontra uma entrevista exclusiva com o presidente da CNT, Vander Costa, que compartilha com a gente sua opinião sobre temas relevantes para o transporte rodoviário de cargas. E por falar em opinião, nessa seção você encontrará um artigo do Dr. Marcos Aurélio Ribeiro falando sobre as mudanças que a MP da Liberdade Econômica estabeleceu para as novas relações trabalhistas e de negócios.

E para fechar com chave de ouro, fizemos uma homenagem ao ex-presidente da casa, o nosso querido Rochinha, que completou 100 anos de vida. Veja na editoria Especial como foi linda a celebração de seu aniversário aqui no SETCESP.

Boa leitura!

Tayguara Helou



EXPEDIENTE

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

Rua Orlando Monteiro, 1 • Vila Maria • São Paulo • SP • 02121-021
Tel.: (11) 2632-1000 • www.setcesp.org.br

Presidente: Tayguara Helou

Vice-Presidentes:

- 1ª Vice-Presidente: Hélio José Rosolen
- 2ª Vice-Presidente: Roberto Mira
- 3ª Vice-Presidente: Antonio Luiz Leite
- 4ª Vice-Presidente: Roberto Mira Junior
- 5ª Vice-Presidente: Marcelo Rodrigues

Vice-Presidente Extraordinário de Governança:

Adriano Lima Depentor

Secretário Geral:

- 1º Suplente: Luís Felipe Machado
- 2º Suplente: Luís Alexandre Duarte

Tesoureiro:

- 1º Suplente: Barbara Pereira Calderani
- 2º Suplente: Celso Rodrigues Salgueiro Filho

CONSELHO FISCAL

Titulares: Thiago Menegon, José Maria Gomes e Antonio Tibúrcio de Santana Neto

Suplentes: Armando Masao Abe, Paulo Estevam Scremim e Celso Masson

DELEGADOS REPRESENTANTES

Titular: Tayguara Helou
Suplente: Manoel Sousa Lima Junior

CONSELHO SUPERIOR

Aristóteles de Carvalho Rocha, Romeu Natal Panzan, Rui César Alves, Urubatan Helou, Francisco Pelucio e Manoel Sousa Lima Junior

REVISTA SETCESP EXPEDIENTE

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

CONSELHO EDITORIAL

Tayguara Helou, Hélio José Rosolen, Adriano Lima Depentor, Marinaldo Barbosa dos Reis, Altamir Filadelfi Cabral, Adauto Bentivegna Filho e Camila Florencio

Coordenação

Camila Florencio

Produção Editorial

Comunicação SETCESP

Reportagem e Redação

Aline Maciel

Colaboração

Víctor de Lima Triveloni

Fotografia

Comunicação SETCESP

Direção de Arte e Diagramação

Roberto Cesar Gomes

Circulação:

Nacional

Tiragem: 8.000 exemplares

Distribuição: Treelog S.A Logística e Distribuição

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

- 4** **MATÉRIA DE CAPA**
Mais praticidade e menos papel
- 12** **OPINIÃO**
A nova Lei dos Direitos de Liberdade Econômica
- 16** **DIRETORIA DE ESPECIALIDADE**
Mobilizar, debater e fazer acontecer!
- 20** **NÚCLEO OPERACIONAL**
Tabela de frete: reivindicada e preterida
- 36** **INDICADORES**
O crescimento da defasagem do frete
- 40** **SERVIÇOS SETCESP**
Dentro do prazo: agilidade e eficiência para entrega em CDs
- 44** **SUSTENTABILIDADE**
Asfalto de borracha
- 46** **SETCESP EM AÇÃO**
Agenda (Agosto/Setembro)
- 48** **NÚCLEO JURÍDICO**
Empresas não podem usar o nome da marca de guindaste
- 50** **TECNOLOGIA**
Tendência que já é realidade: Logística 4.0
- 52** **RECURSOS HUMANOS**
Recrutando a tecnologia
- 56** **RADAR**
Um giro pelas estradas do Brasil

- 58** **PARCERIA SETCESP**
Pró-Frotas
- 62** **IPTC**
A idade da frota de caminhões no país
- 64** **TREINAMENTO**
Confira os cursos disponíveis de outubro a dezembro de 2019
- 66** **SEST SENAT**
SEST SENAT cada vez mais perto do trabalhador de Guarulhos
- 68** **BATE-PAPO EMPRESARIAL**
Felipe Dick – CEO da Roadcard
- 70** **COMJOVEM**
Agenda (Agosto/Setembro)
- 72** **BEM-VINDOS**
Veja quem chegou no nosso time
- 74** **ESPAÇO DO LEITOR**
Onde você fala com a gente!
- 76** **PENSE NISSO**
Apreendi mais com os erros e os fracassos



28

EVENTOS
Os segmentos e a defasagem



08

SETCESP ENTREVISTA
Vander Costa – Presidente da CNT

ESPECIAL
Rochinha: 100 anos de inspiração

32

“O comprovante de entrega eletrônico era o que faltava para completar a transformação digital dos documentos necessários ao transporte rodoviário de cargas”

Tayguara Helou
Presidente do SETCESP



MAIS PRATICIDADE E MENOS PAPEL

Agora sim: o comprovante eletrônico de entrega já pode substituir o modelo impresso

Em várias situações, optar pela tecnologia já não é mais uma escolha, e sim um caminho imposto pela própria modernidade. Sabendo disso, o SETCESP sempre atuou em prol da inovação.

E exatamente, com esse objetivo é que a entidade há tempos levantou uma bandeira que, enfim, foi atendida: **os comprovantes de entregas, que antes precisavam ser impressos, já podem ser feitos de maneira digital.**

A medida está valendo desde o dia 1º de setembro. Essa era a data com o prazo final para os governos estaduais se manifestarem sobre o Ajuste SINIEF 12/19, que instituiu o novo formato, publicado em 5 de julho no DOU – Diário Oficial da União estabelecido pelo CONFAZ (Conselho Nacional de Política Fazendária).

Como não houve nenhum impedimento por parte dos governos estaduais, a norma já está em vigor em todo país. Embora fique a orientação de verificar

com a Secretaria da Fazenda de cada estado como o assunto está sendo regulamentando internamente.

A determinação é uma reivindicação antiga do SETCESP, que foi atendida pelo CONFAZ, após muitas reuniões com órgãos reguladores. Desde 2016 o presidente do SETCESP, Tayguara Helou, vem apresentando estudos junto ao ENCAT (Encontro Nacional dos Coordenadores e Administradores Tributários Estaduais) – instituição que reúne representantes das Secretarias de Fazendas Estaduais – que demonstram a viabilidade, praticidade e segurança de se comprovar a entrega de mercadoria por meio de sistemas eletrônicos.

O resultado deste trabalho reflete a conquista de que hoje os comprovantes podem ser usados do mesmo modo que os outros documentos fiscais eletrônicos, como a nota fiscal e o manifesto. Basta a captura eletrônica dos dados do recebedor, incluindo: data, horário e localização para que a confirmação da

entrega seja atrelada ao campo designado para isso no CT-e (Conhecimento de Transporte Eletrônico).

Apesar de viabilizado pelo sistema tributário, a questão é muito mais atrelada ao operacional e de grande importância para as empresas, pois melhora significativamente os processos operacionais internos, diminuindo burocracia e melhorando as relações de mercado.

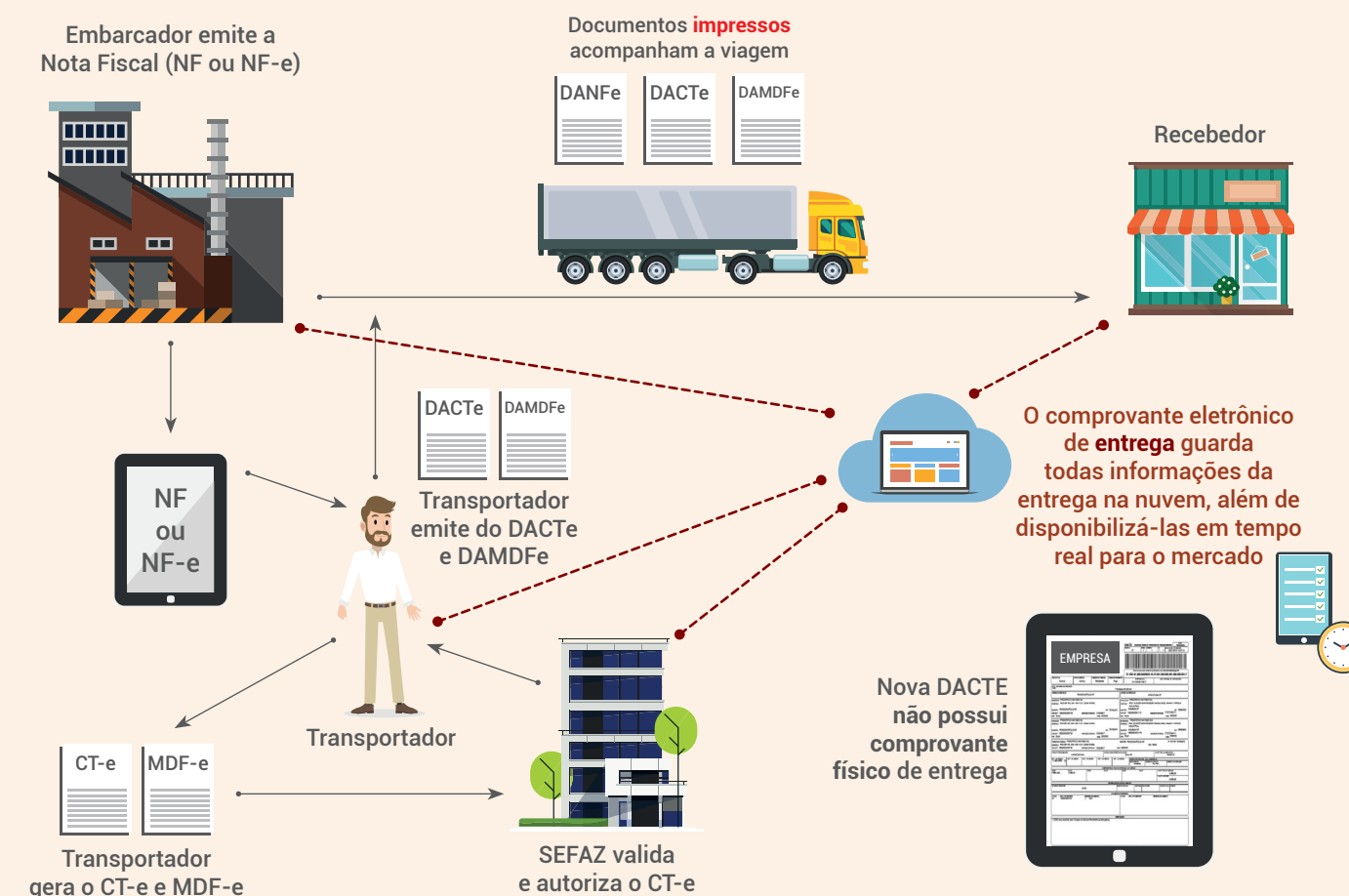
Além disso, implica em otimizar o tempo e baixar custos de insumos, processamento de documentos físicos e armazenagens. Mesmo porque, o modelo de entrega impresso gera dificuldade no arquivamento e catalogação de documentos físicos, o que pode ocasionar a perda de documentos e informações devido à dificuldade de manuseio, demora na comunicação e na disponibilização das informações de entregas ao embarcador.

“O comprovante de entrega era o que faltava para completar a transformação digital dos documentos necessários ao transporte rodoviário de cargas e o SETCESP se orgulha de ser o protagonista em mais esta conquista do setor, que se reflete em benefício a toda cadeia produtiva do Brasil”, comemora Tayguara Helou, presidente da entidade.

Algumas startups já ofereciam anteriormente os comprovantes eletrônicos por meio de aplicativos, para que o transportador pudesse confirmar as entregas com o envio de fotos e localização via GPS, mas até então, a falta de regulamentação não reconhecia oficialmente esse recurso.

Para Tayguara a nova norma traz ainda um ganho na segurança, confiança e transparência no documento fiscal para o governo e no mercado de transporte em si, “estamos trabalhando no sentido de termos uma logística sem papéis”, declara. ■

COMPROVANTE DE ENTREGA DIGITAL



"UMA PARALISAÇÃO NO MOMENTO ATUAL É RUIM PARA TODOS"



Eleito presidente da CNT (Confederação Nacional do Transporte) em fevereiro deste ano, Vander Costa, que é empresário do transporte de cargas, fala sobre o atual panorama político-econômico do país

"Divergências na tabela sempre existirão, pois a estrutura de custos varia de acordo com a região, com o tipo de veículo de carga e por muitas outras razões"

Divulgação CNT

OUT - NOV 2019 | Revista SETCESP

Desde que iniciou sua administração frente à CNT, qual tem sido o principal foco de atuação? Já é possível fazer um balanço desses primeiros meses de trabalho?

Os desafios são muitos e precisamos estar focados simultaneamente em diversos temas. Para responder à pergunta de forma objetiva diria que o principal foco é a melhoria da comunicação com os diversos públicos. Precisamos nos comunicar melhor com as entidades representativas do transporte para que as nossas ações cheguem ao conhecimento das empresas.

Precisamos nos comunicar melhor com o Executivo para, por exemplo, mostrar que o "sistema S" contribui para a sociedade de forma barata e até vantajosa para quem usufrui.

A comunicação com o Legislativo é fundamental para termos uma legislação que melhore as condições para o transporte.

Empresas e autônomos têm identificado muitas divergências em relação ao formato de cálculo estabelecidos na Tabela do Frete, inclusive foi o motivo que levou à sua suspensão. Como sua gestão tem atuado para promover o consenso?

Estamos dialogando com todos em busca do entendimento. Partimos de um ponto que é consenso: uma paralisação no momento atual é ruim para todos os partícipes. É ruim para os autônomos, para as empresas de transporte de cargas, para os embarcadores, para o governo, para a economia e para a sociedade brasileira.

Se é possível dizer que existe consenso sem unanimidade, pois existem duas pequenas minorias que pensam diferente. Uma composta daqueles que vibram com a desordem e não perdem oportunidade de falar em paralisação. E outra que só pensa no resultado de curto prazo, sem olhar para a sociedade.

Só para tentar esclarecer, a segunda posição foi a adotada pela Petrobrás no ano passado e provocou a paralisação de maio de 2018. Aquela paralisação era facilmente evitável com um pouco de bom senso, que faltou, e nos levou à situação que estamos vivendo até hoje.

Divergências na tabela sempre existirão, pois a estrutura de custos varia de acordo com a região, com o tipo de veículo de carga e por muitas outras razões.

Qual sua opinião sobre as conclusões do estudo realizado pela Esalq-Log para a nova Tabela que talvez tenha desagradado, tanto embarcadores quanto motoristas autônomos e transportadores?

Existem alguns poucos erros. Eles têm capacidade técnica para fazer uma tabela melhor, mas qualquer tabela que for feita terá distorções. É impossível realizar um levantamento de custos que sirva para todo o Brasil. Os custos são diferentes. Qualquer tabela serve apenas como referência. Mesmo assim, essa produzida pela Esalq-Log tem mais embasamento técnico que a anteriormente publicada pela ANTT.

A previsão da União é que até 2021 ocorra a licitação de 4,1 mil quilômetros de estradas estaduais e federais. Como o senhor avalia que isso possa melhorar a infraestrutura do país?

Esta é a única forma de conseguirmos uma melhoria na infraestrutura rodoviária do Brasil. Nossos governos já não têm recursos para investimento, tanto no âmbito federal, como estadual e municipal - culpa da constituição de 1988, chamada de cidadã, que trouxe muitos direitos à população e que foram ampliados com as décadas de governos populistas. Para corrigir essas distorções é preciso realizar uma série de reformas, que vão além da Previdência.

Se o governo não tem capacidade de investimento será preciso utilizar recursos da iniciativa privada.

Temos trabalhado para alcançarmos o menor pedágio possível, sempre nos posicionando contra as outorgas, que aumentam a necessidade de investimento e, por consequência, o preço dos pedágios. Se aumentar muito, o valor do pedágio pode tirar todo o ganho que o setor transportador terá em decorrência da melhoria da infraestrutura.

Defendemos, ainda, o pagamento de pedágio por todos os usuários e que o cálculo seja realizado pela quilometragem efetivamente utilizada. Rodovias fechadas sem praça de pedágio. Tarifação na saída. ➤

A Câmara aprovou a MP da Liberdade Econômica, que tem por objetivo melhorar o ranking Brasil de negócios, no entanto, o destaque que criava o Documento Eletrônico de Transporte (DT-e), que deveria ser emitido obrigatoriamente foi retirado do texto, aliás atendendo a posição da CNT. Por que a Confederação acha que essa questão não iria beneficiar o setor?

Principalmente porque criava uma reserva de mercado para o setor financeiro. Constava no projeto que os DT-e's deveriam ser fornecidos por empresas ligadas ao mercado financeiro e isto é custo alto para o setor de transporte. O DT-e deve vir. Estamos trabalhando com o Ministério da Infraestrutura para ser o mais simples possível, com as informações necessárias à gestão do governo federal. Vamos lutar para que o setor tenha o menor trabalho e o menor custo possível.

Na sua avaliação a unificação de documentos é uma alternativa para desburocratizar o TRC? Qual é a melhor forma de fazer isso?

A unificação de documentos é excelente para o TRC, mas só virá se for na Reforma Tributária, pois hoje a competência para legislar sobre os documentos do transporte é dos Estados, no transporte intermunicipal; ou dos municípios, no caso do transporte municipal. Hoje, o Governo Federal fica sem informações, vem daí a necessidade de criar o DT-e. A unificação poderá viabilizar o transporte multimodal.

No início deste ano foi anunciada pelo ministro da Economia a intenção de realizar cortes de verbas no "Sistema S". Isso prejudicou ou pode vir a afetar algum programa ou serviços oferecidos pelo SEST SENAT? Como a CNT está lidando com este assunto?

Até hoje, não foi anunciado formalmente o corte. Isso prejudicou um pouco o SEST SENAT em decorrência da incerteza. Estamos trabalhando intensamente junto ao governo, mostrando tudo o que fizemos e explicando a necessidade de manutenção das arrecadações para garantir a continuidade de nossas atividades.

Avançamos na definição de um modelo de gestão com transparência. Podemos colaborar com o governo, principalmente com o Ministério da

Infraestrutura e com o da Cidadania, e já colocamos alguns programas em prática. Considerando a frequência do assunto na imprensa, é provável que venha algum corte, por acordo ou projeto de lei. Trabalhamos para ser o menor possível, mas não temos um número para apontar.

Em maio, o senhor se reuniu com o presidente Jair Bolsonaro e, juntamente com outros dirigentes, entregou uma carta em apoio a Reforma da Previdência, porém considerando algumas alterações no texto. A Reforma da Previdência, hoje do jeito que está para ser votada no Senado, atende ao interesse da CNT? Qual é o impacto no setor de transporte?

Apreendi, em Brasília, que a melhor reforma é a possível. Esta é a melhor Reforma da Previdência neste momento. A CNT vê com clareza a necessidade de fazer a reforma para viabilizar o Governo Federal pois, de outra forma, todos os nossos impostos irão para o pagamento de aposentados. O mesmo acontece nos Estados e Municípios. Os investidores querem um Brasil viável para aplicarem seus recursos e, nesse sentido, a Reforma da Previdência é fundamental.

Qual recado o senhor gostaria de deixar para os nossos leitores?

O Brasil tem jeito. Vamos trabalhar que dá certo. Pela primeira vez em nossa história temos um governo com ideologia liberal. O Congresso também tem dado sinais de apoio ao desenvolvimento econômico. Devemos aproveitar o momento para melhorar as condições econômicas, fazer as reformas e as modernizações necessárias.

O crescimento econômico é o remédio para nossos negócios, mas precisamos fazer o dever de casa, preparando os empresários e dirigentes para não aceitarem a baixa remuneração dos fretes. Melhorar os resultados de nossas empresas só depende de nós.

Nenhum empresário é obrigado a trabalhar com prejuízo, e o prejuízo de hoje é eterno. No futuro, o cliente que pagou frete baixo não vai aceitar uma margem alta. Se for pedido, vai trocar de transportador. Empresários, cuidem de sua saúde e da saúde de suas empresas. Para a empresa só existe um remédio: lucro. ■

PAMCARY

Líder em soluções integradas de seguros, gestão de riscos e logística.



A Pamcary oferece todos os tipos de seguros para a sua empresa:

- ✓ Transporte de cargas.
- ✓ Ambiental 3.1.1 - Produtos perigosos.
- ✓ Frota e automóveis (passeio e caminhão).
- ✓ Benefícios (Vida e Saúde).
- ✓ Empresarial.

Contrate os seguros com o melhor custo-benefício do mercado!

PAMCARY®
www.gps-pamcary.com.br



A NOVA LEI DOS DIREITOS DE LIBERDADE ECONÔMICA

por **Marcos Aurélio Ribeiro**

O Congresso Nacional aprovou a conversão em Lei da Medida Provisória 881/2019 que institui a Declaração de Direitos de Liberdade Econômica e estabelece normas de proteção à livre iniciativa e exercício de atividade econômica, além de deliberar sobre a atuação do Estado como agente normativo e regulador, com a observância das disposições dos artigos 1º caput, inciso IV, 170 parágrafo único e 174 caput da Constituição Federal.

O artigo 1º estabelece que a livre iniciativa é um dos fundamentos da República Federativa do Brasil. O artigo 170, em seu parágrafo único, assegura a todos o livre exercício de qualquer atividade econômica, independentemente de autorização, ressalvadas as hipóteses previstas em lei. Por fim, o artigo 174 estabelece que o Estado terá as funções de normatizar, regular e fiscalizar a atividade econômica, mediante planejamento que terá caráter determinante para o setor público e indicativo para o setor privado.

Fundada nos princípios constitucionais referidos, a lei determina princípios norteadores dos direitos de

liberdade econômica: a liberdade como garantia ao exercício de atividade econômica; a presunção da boa-fé do particular perante o poder público; a intervenção subsidiária e excepcional do Estado sobre o exercício da atividade econômica e reconhecimento da vulnerabilidade do particular perante o Estado.

São direitos assegurados como garantia de liberdade para o exercício de atividade econômica: desenvolver a atividade em qualquer horário ou dia da semana, inclusive feriados, observadas normas de proteção ao meio ambiente e leis trabalhistas; desenvolver atividade econômica de baixo risco – cuja classificação dependerá de ato do Poder Público Federal – independentemente de atos públicos de autorização ou liberação; definir livremente o preço de produtos ou serviços, em mercados não regulados; a garantia de livre contratação nos negócios jurídicos empresariais paritários, aplicando-se apenas subsidiariamente as regras de direito empresarial, ressalvada a aplicação de normas de ordem pública.

A liberdade para a definição de preço de produto ou serviços, no entanto, encontra limitação na lei que ressalva a aplicação do dispositivo nos casos da legislação de defesa da concorrência, aos direitos do consumidor e às demais disposições protegidas por lei federal. A ressalva da lei assume inegável relevância para o setor de transporte rodoviário de cargas, às voltas com a Lei que criou o Piso Mínimo de Frete, cuja constitucionalidade e legalidade vem sendo amplamente contestada com fundamento nos princípios constitucionais da livre iniciativa e do livre exercício da atividade econômica. A brecha aberta pela lei que regulamenta a norma constitucional pode ser entendida, como sendo essa, uma das hipóteses da não aplicação da plena liberdade de contratação, admitida a intervenção do Estado na atividade econômica, ainda que, na forma prevista no artigo 174 da Constituição Federal, com natureza indicativa para o setor privado, e não vinculante.

Reconhecendo a vulnerabilidade do particular perante o Estado, a lei estabelece limitações à administração pública na regulamentação de atividade econômica, coibindo o abuso do poder regulatório, assim considerado: criar reserva de mercado em favor de grupo econômico ou profissional; regras que impeçam a entrada de novos competidores no mercado; criar demanda artificial ou compulsória de produto, serviço ou atividade profissional; aumentar custos de transação; criar limites à formação de sociedades empresariais ou de atividades econômicas.

Além disso, a lei estabelece que órgãos e entidades da administração deverão dar tratamento isonômico no exame de atos de liberação de atividade econômica, cientificando o particular do prazo máximo estipulado para o exame do seu pedido, devidamente instruído, depois do qual será considerado aprovado tacitamente.

Importantes alterações foram introduzidas na legislação vigente. No Código Civil é acrescentado dispositivo visando assegurar a autonomia patrimonial de pessoa jurídica criada com finalidade estimular empreendimentos mediante alocação e segregação de riscos, sem que ocorra confusão entre a pessoa jurídica, seus sócios, instituidores ou administradores.

Personalidade jurídica

O instituto da desconsideração da personalidade jurídica, previsto no Código Civil, sofre alterações que

visam melhor esclarecer as hipóteses de sua aplicação e proteger os sócios da pessoa jurídica inadimplente, excluindo a possibilidade da desconsideração pela simples existência de grupo econômico.

Uma primeira alteração é a que condiciona a desconsideração decorrente do abuso da personalidade jurídica e a extensão dos efeitos das obrigações, aos sócios beneficiados direta ou indiretamente pelo abuso

Desvio de finalidade

A confusão patrimonial, o desvio de finalidade abusivo, a utilização da pessoa jurídica com propósito de lesar credores ou praticar atos ilícitos de qualquer natureza comportam várias interpretações, cabendo ao Judiciário fixar, no futuro, entendimento para aplicação da lei.

Outra alteração é a definição na lei do que vem a ser desvio de finalidade e confusão patrimonial, que são fundamentos para a desconsideração. Desvio de finalidade é a utilização da pessoa jurídica com a finalidade de lesar credores e para a prática de atos ilícitos de qualquer natureza. Todavia, são conceitos extremamente vagos que se prestarão ao enquadramento das mais variadas condutas, a critério do Juiz.

Já a confusão patrimonial pode ser caracterizada pelos efeitos de certas e determinadas relações de obrigações que sejam estendidas aos bens particulares de administradores ou de sócios da pessoa jurídica beneficiados direta ou indiretamente pelo abuso. ➤

Divulgação NTC&Logística



Prevê ainda a caracterização na prática de outros atos de descumprimento da autonomia patrimonial, previsão essa que poderá dar margem a interpretações ampliativas para a desconsideração.

Autonomia da vontade

O legislador reforça a autonomia da vontade, a liberdade de contratar e a força vinculante do contrato que faz lei entre as partes. Artigo novo acrescentado ao Código Civil estabelece que os contratos civis e empresariais se presumem paritários e simétricos, devendo ser respeitada a alocação de riscos definida pelas partes, permitida a revisão contratual excepcionalmente e de forma limitada.

As partes poderão estabelecer no próprio contrato parâmetros objetivos para a interpretação de cláusulas, as quais poderão ser diversas daquelas previstas em lei. A seu turno, a lei fixa regras de interpretação do negócio, assim a conformidade com o comportamento das partes após a celebração do contrato; a observância da boa-fé; a correspondência aos usos e costumes e práticas do mercado relativas ao tipo do negócio; a razoabilidade do negócio considerando-se o momento da sua celebração.

Regra de interpretação mais benéfica à parte que não redigiu o dispositivo, anteriormente já existente em relação aos contratos de adesão, passa a valer para todos os contratos quando possível identificar qual a parte que redigiu o dispositivo sob interpretação. Diante dessa nova regra assume grande importância a troca de correspondências ou e-mails durante a fase de elaboração e negociação do contrato para identificar quem redigiu cada uma de suas cláusulas.

Alteração importante que poderá resolver problema das empresas do TRC de comprovação de entrega e guarda de canchotos, foi introduzida na Lei nº 12.682, de 2012, que trata de armazenamento de documentos por meio eletrônico.

Documentos por meio digital

Artigo novo acrescentado à lei autoriza o armazenamento de documentos particulares por meio digital com valor probatório do documento original, para todos os fins de direito.

A Lei 12.682 já contém previsão de que o processo de digitalização terá de empregar certificado digital emitido no âmbito da infraestrutura do ICP-Brasil (Infraestrutura de Chaves Públicas Brasileira).

Divulgação NTC&Logística



A lei nova estabelece ser válido qualquer outro meio de comprovação da autoria, integridade e confidencialidade de documento em forma eletrônica, desde que escolhido de comum acordo pelas partes, ou se aceito pela parte a quem for oposto.

Não havendo a escolha pelas partes, o uso da certificação digital padrão ICP-Brasil, no processo de digitalização assegura os atributos independentemente de aceitação da outra parte.

Assim, a previsão em contrato de transporte da digitalização do comprovante de entrega, o seu armazenamento e remessa por via eletrônica ao remetente da mercadoria transportada será admitido como meio eficaz de comprovação do cumprimento do contrato de transporte.

Relações trabalhistas

No campo do direito do trabalho a nova lei introduz alterações na CLT. Estabelece que será criada carteira de trabalho digital, mantendo a CTPS (Carteira de Trabalho e Previdência Social) física em casos de dificuldades de acesso aos meios digitais pelo trabalhador. As anotações na CTPS relativas ao contrato de trabalho pelo empregador passará a ter prazo de cinco dias para serem efetuadas.

Em relação às anotações do horário de trabalho será exigido que este seja anotado em registro de empregados. Nos estabelecimentos com mais de 20 trabalhadores será obrigatória a anotação da hora de entrada e saída, em registro manual, mecânico ou eletrônico, conforme instruções expedidas pelo Ministério da Economia, permitida a pré-assinalação do período de repouso.

Será consentida, também, a utilização de registro de ponto por exceção à jornada regular de trabalho, mediante acordo individual escrito, convenção coletiva ou acordo coletivo de trabalho.

Outras alterações que anteriormente estavam previstas na CLT não foram aprovadas pelo Congresso Nacional, deixadas para apreciação em projetos que tramitam no Legislativo Federal. ■

*Marcos Aurélio Ribeiro é diretor Jurídico da NTC&Logística



COMBUSTÍVEL



ELIMINE OS
REEMBOLSOS
COM DESPESAS DE
ABASTECIMENTO DOS
COLABORADORES.

”

Ofereça o que há de mais avançado para seus colaboradores. Contrate agora VB Combustível.

SETCESP

Aproveite as condições comerciais especiais para associados.

(11) 4573 - 6290 - Capitais e regiões metropolitanas
(11) 0800 - 725 - 4210 - Demais localidades

www.vb.com.br

MOBILIZAR, DEBATER E FAZER ACONTECER!

As **Diretorias de Especialidades** que integram o SETCESP são grupos de trabalho que estudam e debatem as questões dos variados segmentos do transporte de cargas, propondo soluções e gerando conteúdo com informações exclusivas e de grande utilidade para os associados da entidade.

Por meio delas as principais demandas do transporte rodoviário de cargas vêm sendo levantadas e levadas ao poder público e as outras instituições, a fim de construir um setor cada vez mais eficaz. Além disso, as reuniões ajudam a promover

o crescimento e a busca pelas melhores práticas e principalmente, pela maior rentabilidade e perenização dos negócios de cada um dos ramos de atividade do TRC.

Para você, empresário do transporte rodoviário de cargas é uma oportunidade de ajudar a desenvolver um setor eficiente em suas conquistas. Participe da diretoria do seu segmento de atuação.

Veja abaixo os objetivos de cada uma das reuniões, quais áreas atuam e quem está à frente de cada especialidade.



Abastecimento e Distribuição

Reúne empresários que operam no abastecimento e distribuição de cargas nos grandes centros urbanos visando a busca de soluções para os diversos problemas que afligem este segmento de transporte com o objetivo de trabalhar por políticas públicas que priorizem não só a mobilidade, mas também o abastecimento urbano.

Diretor: Marinaldo Barbosa dos Reis.



Transporte Aduaneiro

Congrega empresários que trabalham no segmento de transporte de carga aduaneira visando disciplinar procedimentos que simplifiquem e otimizem as operações especializadas de forma a melhorar a rentabilidade.

Diretor: Paulo Estevam Scremim.



Transporte de Bebidas

Une os empresários que atuam no transporte de bebidas para trabalharem por melhores condições operacionais, por espaços públicos para abastecimento do comércio e pontos de vendas com maior rentabilidade.

Diretor: Ramon Garcia Alcaraz.



Cargas Completas

Integra empresários que operam no transporte de cargas completas visando estudar planilhas de custos de frete e condições operacionais para se ter maior rentabilidade neste tipo de operação. Pois, as más condições viárias, a complexidade da documentação fiscal, as exigências dos postos de fronteiras, a falta de áreas de descansos na maioria das rodovias brasileiras e a falta de segurança são desafios impostos para quem atua neste segmento.

Diretor: Marco Antonio Soares.



Transporte de Produtos Farmacêuticos

É composta por empresários do segmento de transporte de produtos farmacêuticos que buscam soluções para os principais problemas desta especialidade, visando racionalizar as exigências de licenças, fomentar as boas práticas entre as transportadoras, trabalhar pela valorização do frete com preços justos e pela harmonia no relacionamento entre empresas, embarcadores e autoridades envolvidas.

Diretor: Gylson Ribeiro.



Mercedes Club

Seja gentil. Seja o trânsito seguro.



A gente conhece de verdade cada canto
deste país e entende as suas necessidades.

**Mercedes-Benz, a maior e mais completa linha de caminhões do Brasil,
com a robustez, a eficiência e a durabilidade que a Voz das Estradas pediu.**

E mais:

- Maior rede de concessionários de veículos comerciais do Brasil - mais de 170 concessionários.
- Fleetboard: sistema de gerenciamento de frota para garantir a melhor performance.
- Planos de manutenção. Manutenções preventivas e corretivas em toda a rede de concessionários no território nacional, com mão de obra qualificada e peças homologadas.
- Mercedes Club: o programa de fidelidades e recompensas da Mercedes-Benz.



 MercedesBenzCaminhoes
 MercedesBenzBrasil
 mercedesbenz_caminhoes



MercedesBenzBrasi



mercedesbenz_caminhoes

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



Mercedes-Benz

A marca que todo mundo confia.



Gerenciamento de Riscos

Estudar procedimentos que racionalizem a consulta de informações e os mecanismos para o gerenciamento de risco no transporte rodoviário de cargas são os objetivos desta especialidade. A diretoria de Gerenciamento de Riscos atua em parceria com a Assessoria de Segurança do SETCESP.

Diretor: André Rossetti.



Logística em Transportadoras

Une as empresas de transporte rodoviário de carga que também são responsáveis pela logística de seus clientes visando disseminar todas as exigências fiscais e legais para tal operação e trocar experiências sobre as boas práticas nesta atividade de forma a melhorar a produtividade.

Diretora: Barbara Calderani.



Máquinas e Equipamentos

É composta pelos empresários que atuam no transporte de cargas de grandes dimensões buscando encontrar soluções para os problemas deste tipo de atividade, tão especializada. Pois, a complexidade e o alto risco das operações exigem medidas e ações que devem ser disseminadas e assimiladas pelo máximo de empresas do segmento em prol de um setor mais seguro e rentável.

Diretor: Celso Masson.



Meio Ambiente e Transporte de Produtos Perigosos

Acolhe empresários que realizam o transporte de produtos perigosos visando disseminar conhecimentos sobre as complexidades das licenças exigidas e da legislação pertinente, bem como fomentar as boas práticas de gestão que visem a proteção do meio ambiente e boa rentabilidade operacional.

Diretor: Thiago Budni.



Transporte de Mudanças

Une o empresariado do segmento para buscar condições operacionais de mudança nos grandes centros urbanos de forma mais segura, rentável e menos burocrática no que se refere às exigências das prefeituras.

Diretor: Everton Granero.



Recursos Humanos

Buscar subsídios para celebração das Convenções Coletivas de Trabalho do TRC, disseminar informações sobre a legislação trabalhista e as boas práticas na gestão de pessoas é o objetivo desta especialidade.

Diretora: Ducimara Salathiel.



Seguros

Esta especialidade visa esclarecer aos empresários do TRC sobre as necessidades securitárias e abrangências dos seguros de responsabilidade civil e desvio de cargas buscando mitigar os prejuízos e otimizar a segurança em relação a sinistros na atividade de transporte rodoviário de cargas.

Diretor: Marcelo Rodrigues.

Em caso de dúvida ou para mais informações, entre em contato com Regiane Amaral. Confira a agenda de reuniões no site: setcesp.org.br



(11) 2632.1068



comissoes@setcesp.org.br

Você conhece a Solução Gestão de Pedágio da Repom?



A **Solução Gestão de Pedágio**, em parceria com a Move Mais, permite gerenciar as despesas com pagamento de pedágio, de forma ágil e transparente, de todos os veículos vinculados ao seu CNPJ, com visualização individual ou global.



Controle de Saldo
e Alerta de Bloqueio



Visão Integrada



Fácil Gestão



Cobertura
Nacional



Suporte Garantido
24h por dia, 7 dias
por semana

Além disso, agora temos NOVIDADES:



Atendimento Via Chat:
novo canal disponível
no Portal Gestão
de Pedágio.



Recargas Recebidas:
as recargas podem
ser consultadas no Portal
do Cliente.

Receba um orçamento grátis!

☎ 11 4166-7530 (opção 2)

✉ sejarepom@repom.com.br



repom.com.br



/repom.official



repom



A TABELA QUE DIVIDE O TRC

Instituída a partir da Política Nacional do Piso Mínimo, a tabela do frete é alvo de inúmeras críticas e teve sua mais recente atualização suspensa

REIVINDICADA E PRETERIDA

Ela foi criada como forma de atender as exigências dos caminhoneiros, após uma greve que durou cerca de dez dias, em maio de 2018, e deixou o país em crise.

A paralisação dos motoristas autônomos de caminhões interrompeu o fornecimento de produtos essenciais, como remédios, alimentos e combustível.

Para acabar com a greve da categoria, o governo negociou uma série de acordos, entre eles a tabela de frete, que passou a vigorar com a publicação da Resolução nº 5.820/18 em 30 de maio

de 2018, durante o governo do então presidente Michel Temer, por medida provisória em caráter obrigatório.

Em princípio, a metodologia utilizada para definir os valores estava baseada em um levantamento dos custos fixos e variáveis envolvidos na atividade de transporte, referentes à faixa de quilômetro rodado na realização de fretes por eixo carregado.

Na época, o que ajudou a extinguir a greve e acalmar os ânimos dos grevistas foi motivo de descontentamento do setor produtivo, que alegou

aumentos nos preços e ingressou ações na justiça contra a medida.

No dia 18 de julho deste ano, a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) publicou no Diário Oficial da União (DOU) a Resolução 5.849/2019, com uma nova tabela de preços de frete rodoviário revogando a primeira.

A nova proposta foi estruturada com base em estudo elaborado pela Esalq-Log (Escola Superior de Agricultura Luiz de Queiroz). Pouco antes de sua instituição, o professor e coordenador, José Vicente Caixeta Filho, responsável pelo estudo que fornece embasamento técnico à tabela participou da 5ª Conferência do SETCESP e pontuou que o trabalho efetuado procurou abranger várias particularidades do setor.

“Nós, por meio do grupo Esalq-Log, estamos fazendo um trabalho técnico e sério no sentido de referenciar estruturas de custo que sejam repre-

sentativas. Em comparação com o que está em vigor, estamos incluindo novas categorias de cargas e considerando a distância efetiva e não mais a faixa de distância”, contou o professor.

O estudo da Esalq-Log também considerou sugestões de empresas de transporte e audiências com caminhoneiros autônomos. Ao todo foram recebidas aproximadamente 350 manifestações, que englobaram cerca de 500 contribuições específicas e que foram analisadas individualmente pela ANTT.

Parte significativa dessas contribuições foram acatadas e serviram de subsídio para aprimoramento da proposta.

Mas, na prática, o trabalho desenvolvido não atendeu o resultado esperado. A nova tabela não agradou a todos, em especial, os motoristas autônomos, já que a maior parte dos valores ficou mais baixa que na versão anterior. ➤



Logo a categoria voltou a pressionar o governo com novas ameaças de paralisação. Como resposta, em julho o Ministério da Infraestrutura solicitou a ANTT anulação imediata que, por sua vez, suspendeu a medida. A resolução publicada na quinta-feira (18), que entrou em vigor no sábado (20), foi suspensa na segunda-feira (22).

Uma suspensão que aumentou ainda mais as expectativas por um julgamento do STF (Supremo Tribunal Federal) sobre a constitucionalidade do mecanismo de fixação de preços. Ainda que sancionada pelo Congresso, por meio da Política de Piso Mínimo de Frete, a tabela teve sua legitimidade questionada pelas confederações da indústria e da agricultura.

As entidades empresariais argumentam que estabelecer um preço mínimo viola princípios da livre concorrência, da livre iniciativa e da defesa do consumidor.

"Com a Resolução 5820/18 vigorando, existe um passivo judicial para aquelas empresas que não estão cumprindo a legislação"

Adauto Bentivegna Filho

"Existem empresários que gostam e aqueles que não gostam da Tabela do Frete, porém trata-se de uma lei e, enquanto tal, deve ser cumprida"

Tayguara Helou

Em seu site, a CNI – Confederação Nacional da Indústria afirma que “a medida governamental tem causado prejuízos para toda economia, resultando em menos renda, menos emprego e mais inflação”.

Entretanto, o relator do caso, ministro Luiz Fux, suspendeu os processos na Justiça que tratavam sobre o tema para não haver insegurança a respeito do tabelamento e adiou o julgamento sobre a validade da tabela de fretes, que aconteceria no dia 4 de setembro e agora está sem data prevista para retomar o caso.

Na balança, dois artigos da Constituição são usados na defesa de cada um dos lados; o primeiro é o exercício de livre mercado, e o outro o princípio da dignidade humana para a ordem política e social.

“Precisamos assegurar uma remuneração que garanta a nossa sobrevivência. Não podemos pagar para trabalhar”, declara o presidente do SINDICAM-SP, Norival Almeida Silva, que complementa. ➤

Intervalo	Custo	Descrição
0 - 100	R\$ 100	R
101 - 200	R\$ 200	R
201 - 300	R\$ 300	R
301 - 400	R\$ 400	R
401 - 500	R\$ 500	R
501 - 600	R\$ 600	R
601 - 700	R\$ 700	R
701 - 800	R\$ 800	R
801 - 900	R\$ 900	R
901 - 1000	R\$ 1000	R

VÁ MAIS LONGE NO CONTROLE DA SUA FROTA

POR MEIO DA GESTÃO DO COMPORTAMENTO DOS SEUS MOTORISTAS NA DIREÇÃO.

PREVENÇÃO DE ACIDENTES

CONTROLE DE CUSTOS

LOGÍSTICA E PRODUTIVIDADE

SEGURANÇA DA CARGA E VEÍCULO

VENHA VIVENCIAR ESSA EXPERIÊNCIA COMPLETA NA FENATRA 2019

Visite nosso estande e conheça avançadas soluções tecnológicas para uma operação inteligente, segura e rentável ao seu negócio.

DATA
14 a 18 de outubro

HORÁRIO
13h às 21h

LOCAL
São Paulo Expo - Pavilhão 1 ao 6

TECNOLOGIA QUE TE LEVA MAIS LONGE **0300 789 6004**



"se tivéssemos um mercado com demanda de transporte sobrando ninguém brigaria por tabela".

Sobre as relações de negociação, o diretor da Lasil Transportes, José Paulo Correia, que atua nos segmentos de carga fracionada e de lotação, afirma também que "com o crescimento econômico o mercado naturalmente se ajusta". Para ele o governo não tem nem como supervisionar a lei do piso mínimo e, por isso, essa política já está fadada ao fracasso.

Mais enfático, Marinaldo Barbosa, diretor da Renascer Express, que atua no ramo de carga fracionada declara: "sou contra esse tipo de tabela pois prejudica as negociações. Com ela o cliente olha só o piso mínimo e não avalia a complexidade da operação".

Diante deste cenário, o assunto que interfere na rotina de transportadores, motoristas autônomos e embarcadores continua dividindo as opiniões entre as classes. Em comum, apenas a percepção de que o momento econômico do país piora, e muito, a situação.

Atualmente, a primeira tabela do frete, elaborada em 2018, continua vigorando, sem ajuste de inflação e com formato de cálculo controverso que não agrada nem gregos e nem troianos. E ainda assim

se discute no mercado, que a tabela deva ser referencial e não obrigatória.

Do ponto de vista prático "com a Resolução 5820/18 vigorando, existe um passivo judicial para aquelas empresas que não estão cumprindo a legislação. O pagamento abaixo da tabela traz a penalidade financeira que consiste no pagamento do dobro da diferença do frete, descontando o valor já pago. As multas aplicadas pela ANTT podem variar de R\$550,00 a R\$10.500,00", alerta o assessor jurídico do SETCESP, Adauto Bentivegna Filho.

Com isso, o SETCESP orienta que se há uma Lei a mesma deve ser cumprida, mesmo que a disposição em questão tenha demonstrado uma difícil praticabilidade.

"Nós percebemos aqui no SETCESP que existem empresários que gostam e aqueles que não gostam da Tabela do Frete, porém trata-se de uma lei e, enquanto tal, deve ser cumprida até que seja alterada ou revogada", revelou o presidente da entidade, Tayguara Helou.

A fim de que todos pontos de vistas sejam analisados o SETCESP promove discussões que compreendem questões como essa. Confira a matéria a seguir sobre a 6ª Conferência com debates sobre a tabela do frete e a defasagem considerando as diferentes especialidades do TRC. ■



SOLUÇÕES COMPLETAS PARA A GESTÃO DA SUA FROTA



CTF ABASTECIMENTO

Tecnologia exclusiva de abastecimento inteligente que registra de forma automática o combustível abastecido.

ECONOMIZE ATÉ
20%

CTF-BR FROTA

O cartão de gestão de frotas exclusivo da rede de postos Petrobras.



RODOCRED VALE-PEDÁGIO

A melhor maneira de antecipar o pagamento do pedágio do caminhoneiro autônomo.

RODOCRED FRETE

Um sistema ágil, fácil, inteligente e seguro para sua empresa fazer gestão do pagamento de frete.



NOVA MANTENEDORA

SETCESP
SINDECOR DAS EMPRESAS DE TRANSPORTES DE CARGA DE SÃO PAULO E REGIÃO

Aproveite as condições exclusivas para associados



www.ctf.com.br

CTF e Rodocred são produtos da FleetCor, empresa norte americana líder em meios de pagamento especializados e cartões combustível.



3004-4212

Capitais e regiões metropolitanas



0800 730 4212

Outras localidades



OS SEGMENTOS E A DEFASAGEM

Em sua 6ª Conferência o SETCESP promove debates entre empresários de diferentes segmentos e distintos pontos de vistas em relação a tabela do frete

No dia 05 de setembro, o SETCESP realizou sua 6ª Conferência, que trouxe uma proposta de discussão em torno do **Piso Mínimo de Frete e a Defasagem no TRC**. A complexidade em torno do tema tem gerado muitos impasses, desde que a Nova Tabela foi suspensa e o assunto aguarda a análise do Supremo Tribunal Federal, sem previsão de um desfecho.

“O Brasil passa por um momento acalorado de discussão sobre o piso mínimo de carga, e isso acontece porque o sistema tarifário do setor está sucateado. As margens estão muito baixas, quando existem”, disse Tayguara Helou, presidente, o SETCESP ao iniciar o evento.

Na ocasião, Tayguara repercutiu os temas discutidos durante o CONET (Conselho Nacional de Estudos em Transporte, Custos, Tarifas e Mercado), realizado este ano no Maranhão. Entre eles a divulgação da pesquisa realizada pela NTC&Logística

sobre a situação econômica das transportadoras no país e a apresentação do professor José Vicente Caixeta Filho, coordenador da Esalq-Log, instituição responsável pelo estudo que fundamenta a Nova Tabela do Frete.

“Embora o estudo seja muito coerente, é impossível fazer uma Tabela de Frete para o Brasil com todas as variáveis de condições climáticas, de pavimento e de infraestrutura. Cada região gera um custo diferente”, declarou Tayguara.

Em seguida, Lauro Valdívía, assessor técnico da NTC&Logística, expôs um estudo sobre o frete considerando os componentes tarifários: frete valor, GRIS e generalidades.

Lauro também comentou as políticas impostas nos anos anteriores que culminaram no cenário atual, além disso, compartilhou as dificuldades de se contemplar em uma única tabela todas condições

de um país tão grande e diversificado como o Brasil. “A tabela não é uma má ideia, o trabalho da Esalq-Log contempla 11 especialidades, no entanto, é obvio que falta considerar muita coisa”, disse.

“O transportador tem que saber o custo do seu serviço, que aliás está sujeito a uma série de eventos externos. Não adianta se pautar no cliente e nem no concorrente, se insistir em propor o frete mais baixo ele vai ter prejuízo”, advertiu Lauro.

Na sequência, Ricardo Melchiori, conselheiro gestor da RGLog Transportes, assumiu a palavra para expor as dificuldades e o ponto de vista do transportador do segmento de lotação. Para ele “a tabela é viável, mas não é a melhor”, no entanto, fazendo um comparativo com as *commodities* do agronegócio, “para o que não é bom, o caminho é ajustar e não suspender”, sugeriu Ricardo, que fez questão de destacar que o Piso Mínimo é o mínimo de tudo, e não uma média, “vejo que as pessoas confundem muito isso”, observou.

“Não vamos entrar no mérito se é boa ou ruim, mas de fato a tabela foi criada de forma bem transparente e todos tiveram a oportunidade de participar da sua elaboração por meio das audiências públicas e o resultado está bastante equilibrado”, declarou José Maria Gomes, presidente da ABTLP (Associação Brasileira de Transporte e Logística de Produtos Perigosos) e diretor da Quimitrans, sobre a tabela do frete. “Conseguimos mostrar à Esalq-Log que nossos produtos têm bastante ramificações com os mais diferentes quesitos”, ponderou.

José Maria comentou também que acredita que a solução só virá a longo prazo “temos uma capacidade ofertada maior que a demanda, o jeito é esperar que as reformas do país se acelerem, sobretudo que a economia não decresça”, acrescentando que torce pela redução da instabilidade da economia. “A minha torcida é que se diminua a incerteza e se reestabeleça a Nova Tabela do Piso, ela facilita o nosso ambiente de negócios”, pontuou. ➤

Ricardo Melchiori.

José Maria Gomes.

Tayguara Helou.

Carlos Candal Neto.

Lauro Valdívía.





Assumindo a tribuna, Carlos Candal Neto, diretor da Câmara Técnica de Carga Fracionada da NTC&Logística e vice-presidente da TSV Logística e Transporte, também falou sobre a economia do país e como a confiança e os investimentos andam em baixa, afirmando que a escassez dificulta o consenso “na hora que a economia crescer esse assunto vai se dissipar”, disse Carlos.

O empresário do segmento de carga fracionada, ainda apontou a necessidade do setor de transporte se impor diante dos embarcadores “precisamos de melhores apurações de custos e repassar os valores aos nossos clientes. Sei que a carga está bem escassa, mas nós precisamos nos valorizar”.

Após as perguntas da plateia, Tayguara reforçou a ideia de união entre os transportadores ao se estabelecer uma precificação. “Se o embarcador quer segurança e que a mercadoria chegue no

prazo, ele precisa pagar por isso. Mas se ele quer baixar o preço a todo custo, tem que saber também que será responsável pelo perigo de mortes e acidente nas estradas, pois é impossível manter uma boa infraestrutura sem a remuneração adequada dos serviços”.

Com relação ao baixo crescimento econômico do país, Tayguara destacou a importância de os investidores separarem a economia dos problemas políticos “o Brasil tem tudo para crescer e o TRC é essencial para o desenvolvimento da indústria, do comércio e do varejo”, finalizou encerrando os debates. ■

Confira o vídeo da 6ª Conferência



CONSÓRCIO FACCHINI®

UMA NOVIDADE QUE JÁ VEM CARREGADA DE VANTAGENS!

**Planos até 100 meses;
Sem juros e sem entrada;
Taxa de Administração diluída ao longo do plano;
Possibilidade de descontar até 30% do crédito para pagamento do lance vencedor;
Entregas por sorteios, lance livre e lances fixos de 50% e 30%;
Isenção de diversas taxas: abertura de cadastro, aprovação de crédito, transferência simples, substituição de garantia e cessão de direitos.**

Administrado pela Scania Administradora de Consórcios





100 ANOS DE INSPIRAÇÃO

Em seu centenário de vida, o ex-presidente do SETCESP, Rochinha, é homenageado e tem lembrada sua trajetória de trabalho e conquista na entidade.

Seu nome de batismo é Aristóteles de Carvalho Rocha, mas no setor todos o chamam carinhosamente de Rochinha.

"Não sei quando nasceu o apelido. Vai ver que o pessoal achava que Rocha dava a ideia de um homem alto, gigante, forte e, quando topavam com esta figura aqui, pequenina preferiam o diminutivo", explica o próprio apelidado.

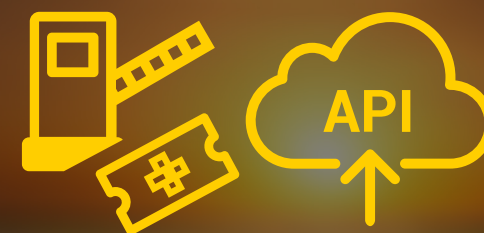
Dos seus 100 anos de vida, ao menos dez foram dedicados ao SETCESP.

Foi durante toda a década de 70 que Rochinha assumiu presidência da entidade. Período em que realizou uma verdadeira cruzada tarifária pelo Brasil. Seu mandato é reconhecido

historicamente como a 'Era do surgimento das principais lideranças empresariais', em atividade até os dias de hoje.

"O SETCESP começou pequenininho em uma salinha muito simples no centro da cidade, depois pusemos a pedra fundamental aqui na Vila Maria e, hoje, o sindicato é uma potência e representa o transporte rodoviário de carga com muita classe", frisou Rochinha.

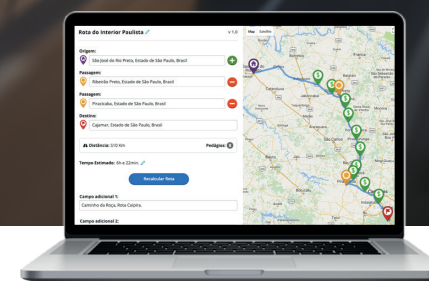
O decano recorda que naqueles anos, ainda pioneiros no sindicato, era preciso colocar na cabeça do transportador a própria importância, mostrando que sem ele a riqueza do país não se movimenta. "Tire o caminhão e o país para", argumenta. ➤



VALE-PEDÁGIO ELETRÔNICO



Bom para quem é Embarcador e melhor ainda para quem é Transportador.
Tenha vantagens com o Vale-pedágio Move Mais.



#valepedagioeletronico

Totalmente digital e fácil de usar
Você no controle total de sua frota.

 Cobertura Nacional Estamos presentes em 100% dos Estados com vias pedagiadas, mais praticidade para suas viagens.	 Gestão Total Controle total da conta corrente, dados online das passagens e extrato detalhado das movimentações.	 Integração Ferramenta de fácil integração via API, simplificando e otimizando custos nos processos de gerenciamento. *Application Programming Interface	 Inteligência & Tecnologia O sistema calcula automaticamente o valor dos pedágios de acordo com a rota definida e a quantidade de eixos.	 Atendimento 24h Atendemos 24h por dia, 7 dias por semana, em vários canais.
--	---	--	--	--

OS CRÉDITOS DE VALE-PEDÁGIO SÃO LANÇADOS DIRETAMENTE NA TAG, SIMPLIFICANDO A OPERAÇÃO.

Mais Informações:

 **CENTRAL DE VENDAS**

3003 7651 Capitais e Regiões Metropolitanas
0800 765 1000 Demais Localidades

  
/movemais

www.movemais.com/#/vale-pedagio

Para comemorar seu centenário de vida e de reconhecimento ao seu trabalho, ocorreu na tarde do dia 13 de agosto, no tradicional almoço da diretoria plena, uma celebração em sua homenagem.

Nos momentos que antecederam o almoço, o presidente do SETCESP, Tayguara Helou e os ex-presidentes Francisco Pelucio, Urubatan Helou, Manoel Sousa Lima Jr. contaram fatos e histórias sobre o aniversariante que marcaram suas vidas.

Urubatan Helou, comentou como a figura do centenário foi inspiradora "jamais perdi de vista sua personalidade porque ela foi orientadora para todos nós e, com certeza, inspirou outras gerações com conduta exemplar de extrema ética e generosidade".

Além de empresário, Rochinha é poeta e escritor. Aproveitando a ocasião, Manoel Sousa destacou os talentos do homenageado declamando um poema recebido de presente, escrito pelo próprio Rochinha. Já Francisco Pelucio, em tom descontraído, aproveitou para falar que está seguindo os passos do aniversariante e ansioso para chegar aos 100 anos também.

"Rochinha, o SETCESP é uma grande família e você simboliza nossa união", disse Tayguara

aproveitando para o presenteá-lo com uma placa em homenagem ao seu 100º aniversário.

"Na minha idade o esquecimento é natural, mas receber uma homenagem como essa é prova de muita consideração", confessou emocionado o aniversariante.

Sobre sua longevidade ele conta que encontrou no humor o ingrediente para se viver uma vida mais leve. "A vida é quase nada, um doce beijo da mulher amada, com humor na vida a gente leva tudo", disparou em tom descontraído.

Ainda, sobre a vida confidencia a importância de celebrar rodeado pela família, colegas e amigos, a data de seu aniversário de 100 anos. "Vocês não podem imaginar a alegria que sinto nesse momento. A vida é muito interessante, nós somos uma semente que nasce na terra e vai crescendo, depois aparecem as flores e os frutos, que são saboreados pela sociedade, sejam doces ou amargos. Eu também fui como a semente e agora chegou o tempo em que as folhinhas vão caindo. Mas uma coisa tenho em mim de importante, que é o reconhecimento e amor", falou emocionado, Rochinha. ■



O PNEU PODE SER UM AGENTE DE ECONOMIA NA SUA FROTA?



A VIPAL REDE AUTORIZADA TEM MUITAS RAZÕES PARA ACREDITAR QUE SIM.



Na Univipal, nosso braço de capacitação, qualificamos a gestão e equipes de trabalho dos nossos transportadores. Não pode vir até nós? Sem problemas, nossos cursos são presenciais ou EAD.

A VIPAL REDE AUTORIZADA OFERECE MAIS DO QUE CONHECIMENTO PARA O SEU NEGÓCIO:



Plataforma tira-dúvidas para solucionar os dilemas do transportador.



A melhor garantia do mercado, cobrindo até a 3ª reforma de 16 marcas.



Feitas para gerar economia de até 10% de combustível.



Líder em reformas com mais de 200 reformadores no Brasil.



Programa de diagnóstico e orientações para melhor desempenho.



Software exclusivo de gestão de pneus.

VISITE-NOS NA FENATRAN
14 a 18/10 - SÃO PAULO EXPO
STAND: E140

SAIBA MAIS EM:
www.vipal.com.br/univipal



O CRESCIMENTO DA DEFASAGEM DO FRETE

por *Raquel Serini**



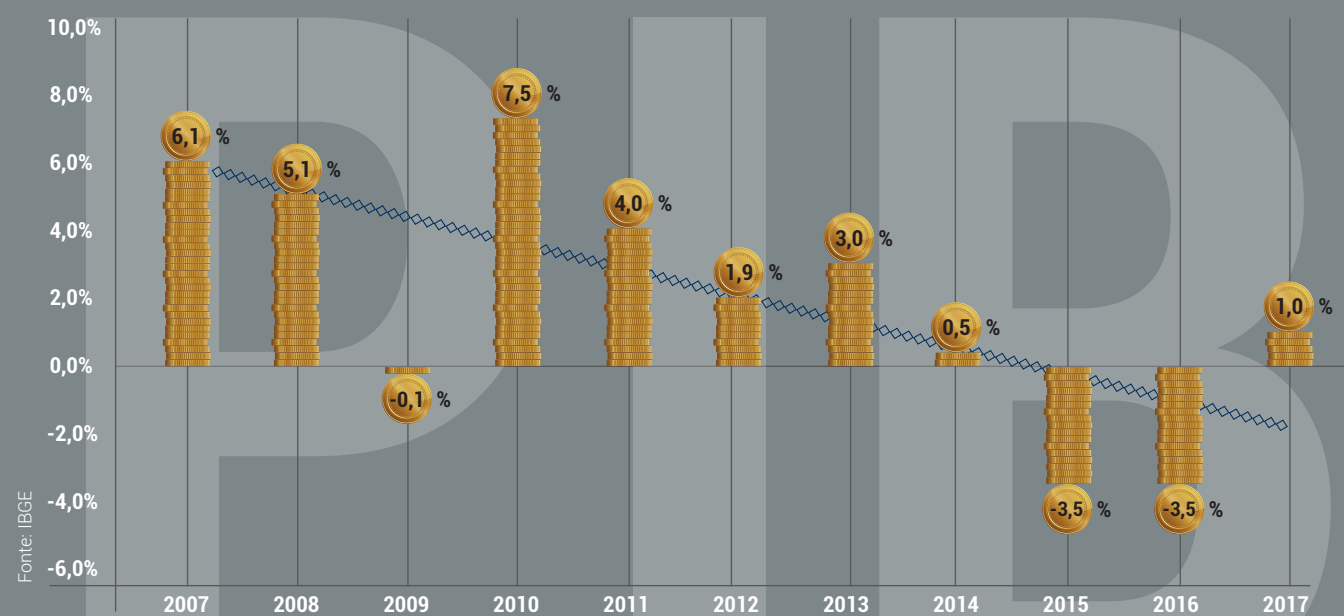
Se analisarmos bem, estamos vivendo a recuperação econômica mais lenta da história, além do PIB (Produto Interno Bruto) estar abaixo do esperado há alguns anos, muitos eventos adversos como o rompimento da barragem em Brumadinho (MG), a greve dos caminhoneiros e incertezas no Governo, afetaram em cheio nossa economia.

O penúltimo período, entre 2015 e 2016, foi caracterizado pela acentuada recessão, acumulando perda superior a 7% para o PIB e a 8% para o PIB per capita. Resultando em queda nos investimentos, contas públicas expostas e aumento das taxas de juros também.

Ainda em contribuição aos acontecimentos correlatos, outro gargalo que devemos ficar atentos e que contribui para aumentar o custo do transporte é qualidade da infraestrutura brasileira, que reduz a competitividade das empresas e a produtividade da economia de maneira geral. Em média, o país investiu somente 2,5% do PIB em infraestrutura estando atrás de vários países emergentes.

Sem mencionar a nova Política Nacional de Pisos Mínimos de Frete (PNPM-TRC), que não só nos atinge pelas oscilações constantes de preços do óleo diesel nas refinarias, mas pelas ações adotadas pelo governo para contornar o risco de uma nova greve gerando muitas incertezas no mercado.

Taxa de Crescimento do PIB - 2007 a 2017



OUT - NOV 2019 | Revista SETCESP

Mesmo que o setor siga com expectativas da retomada do crescimento, é claro que o mercado de frete também sentiria os reflexos deste cenário de baixa demanda, altos níveis de desemprego e oscilações nos preços dos insumos. Por isso, muitos empresários não conseguem repassar aos seus clientes o reajuste de frete necessário para cobrir seus custos e restabelecer a saúde financeira de suas empresas.

COMPORTAMENTO DOS INSUMOS

Além da variação dos componentes tarifários, é muito comum usuários que ainda não remuneram adequadamente o transportador com relação aos serviços adicionais, que não estão contemplados nas tarifas padrões.

Em estudo recente publicado pela NTC&Logística, 62,10% das empresas não cobram Frete Valor e outros 70,8% não repassam o GRIS (Gerenciamento de Risco e Segurança), que tem por finalidade ressarcir o transportador dos custos específicos decorrentes das medidas de combate ao roubo de cargas. Além disso 54,1% destas empresas recebem seus fretes em atraso com prazo médio para recebimento de 26,1 dias. ➤

Ranking		Classificação geral
	Veículo	Confira o itens que mais subiram no comparativo 2018-2019
	Seguros	
	Combustível	
	Salários	
	Recapagem de pneus	

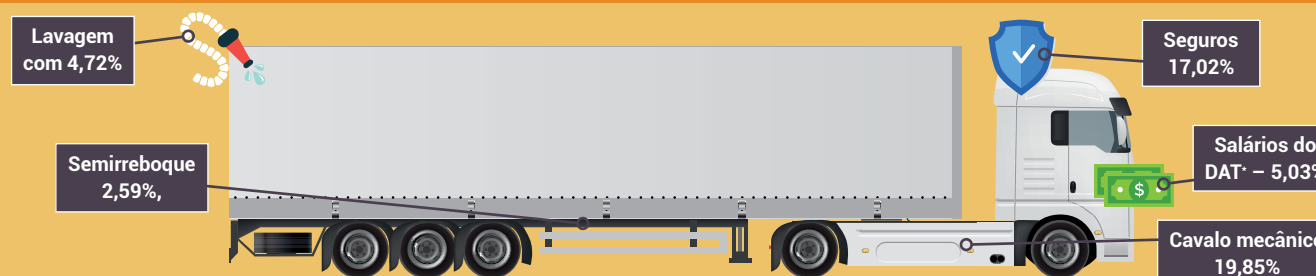
Considerando o período de 12 meses (ago/18 a jul /19), os insumos que contribuíram para a variação na operação de **transferência** foram:



Já nas operações de **coleta e distribuição** os campeões de alta foram:

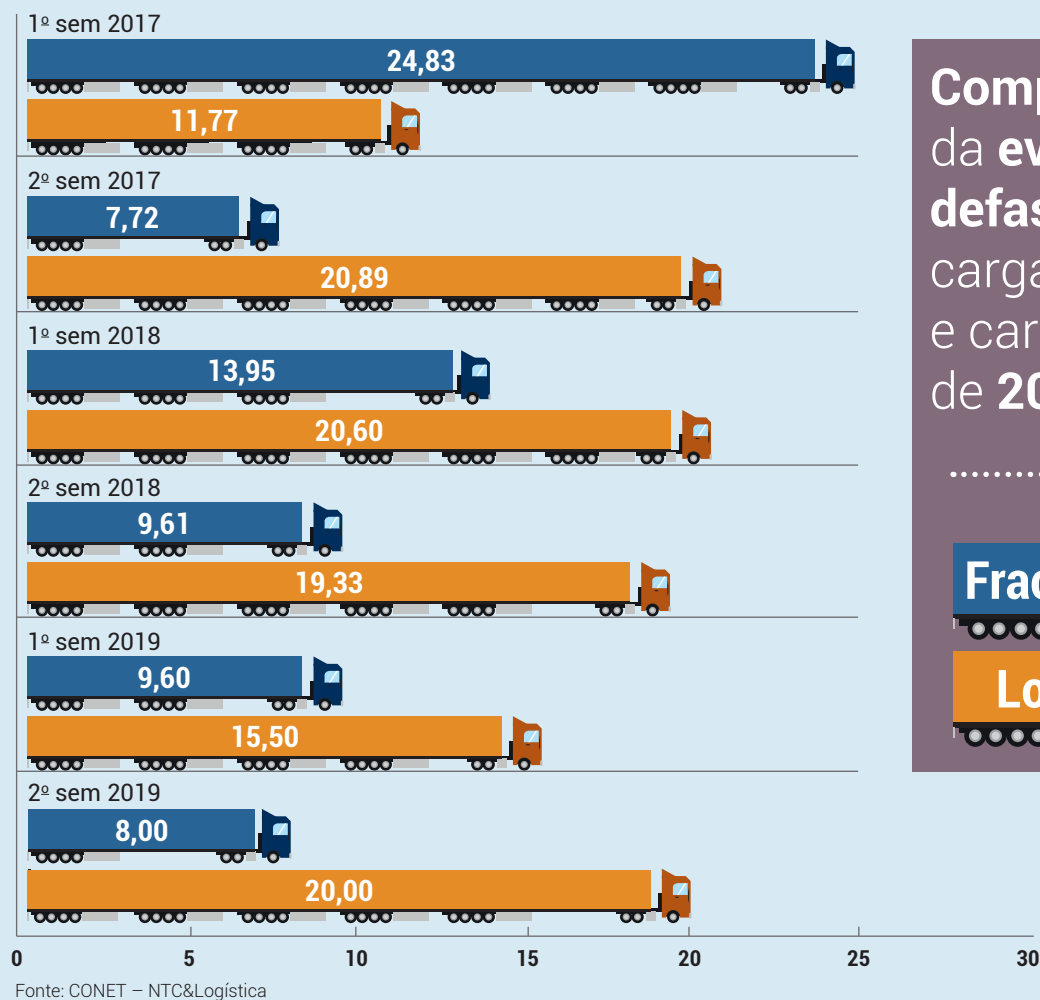


No transporte de **carga lotação** observamos que os itens que sofreram variação significativa foram:



Base de dados: ago/18 a jul/19

*Despesas administrativas e de terminais



EVOLUÇÃO DA DEFASAGEM DO FRETE

Com base nesses indicadores e analisando fatores externos foi possível concluir que há grande diferença entre o valor ideal e o valor cobrado efetivamente pelas transportadoras na prestação do serviço.

Só em 2017 a defasagem do frete na carga fracionada chegou a atingir um patamar de 34,47% contra 35,12% na carga lotação. Para o ano seguinte os números acumularam 24,90% e 43,91%. Já em 2019 o indicador apresentou variação acumulada de 18,37% e 38,60% para carga fracionada e lotação respectivamente.

Isso tudo prova que a pressão sobre os custos do setor de transporte cresce de maneira exponencial e que, embora parte do mercado tenha se mostrado sensível às necessidades da recomposição do frete, isso não tem efetividade na prática.

*Raquel Serini é Economista do IPTC.

Comparativo da evolução da defasagem em carga fracionada e carga lotação de 2017 a 2019.



Por isso, recomendamos que para a composição de reajuste de frete deve-se unir a inflação setorial mais o indicador de Defasagem no Frete (apurado pelo CONET - Conselho Nacional de Estudos em Transporte, Custos, Tarifas e Mercado). Uma vez que um trata da variação de preço dos insumos ligados a atividade de transporte, e o outro leva em consideração um levantamento de mercado com os déficits de tarifas que precisam ser recompostas.

Mas independente do sistema de custos que a empresa utilizar, estar continuamente em análise é necessário, tanto quanto a sua capacidade de gerar as informações sobre a estrutura interna, quanto ao pleno conhecimento de seus pontos fracos e fortes, comparativamente àqueles observados na concorrência, para manter sua competitividade e saúde financeira. ■



Se sua empresa cresceu mais do que esperava, está na hora de ter um Delivery Express.

novodelivery.com.br



Caminhões sob medida



DENTRO DO PRAZO

Fazer com que as entregas nos Centros de Distribuição ocorram de maneira ágil e eficiente é um cuidado constante do nosso Departamento de Abastecimento Urbano



Tempo é dinheiro! Para as empresas de transporte esse mote não é diferente. A demora no descarregamento de entregas resulta em mais tempo de espera do motorista profissional, menos disponibilidade do veículo de entrega e maiores custos.

Para mudar uma dinâmica de descarregamento, que estava se tornando cada vez mais onerosa e ineficaz ao TRC, é que foi criado o Departamento de Abastecimento Urbano (DAU). A partir de então, o departamento tem realizado um serviço com excelentes resultados na interlocução e resolução de problemas de recebimento de cargas nos principais pontos de concentração de carga de São Paulo.

O serviço, que há mais de 10 anos vem sendo disponibilizado aos associados, foi o ponto chave

para a mudança do *modus operandi* de muitos Centros de Distribuição (CDs) da região metropolitana. A receita para a transformação foi simples, apesar de árdua.

No início, para instituir o serviço, foi preciso muita conversa com gestores dos CDs, como conta o coordenador de transportes do SETCESP, Rafael Bastos. "Tivemos muitas reuniões com as áreas administrativa e operacional sobre como a forma de trabalhar era complicada. Às vezes, para o descarregamento, o caminhão passava por uma espera absurda de 12 horas. Essa dificuldade foi resolvida a quatro mãos", lembrando que isso só foi possível também pela disposição dos próprios CDs em melhorar. ➤

Tecnologia anti-fraude
a serviço da sua segurança

.:teleConsult

confira nossas
redes sociais



SISTEMA DE RECONHECIMENTO FACIAL



Ferramenta inovadora da Buonny para o **combate efetivo à falsidade ideológica** no cadastro e consulta de profissionais

SEGURANÇA

Mitiga os riscos de perdas por desvios e apropriações indebitas de mercadorias.

CONTROLE

Assegura a identificação do profissional.

VERACIDADE

Evita a clonagem e falsificação de documentos.

Inteligência e tecnologia unidas para evitar perdas

www.buonny.com.br

11 3443.2525 | 5079.2525

.:buonny

BELO HORIZONTE - MG
31 3653.6317

CURITIBA - PR
41 3015.7109

PORTO ALEGRE - RS
51 3072.1375

GOIÂNIA - GO
62 3645.3400

SALVADOR - BA
71 3271.4680

SANTIAGO - CHILE
56 2 3251.1125

Atualmente, uma equipe do próprio SETCESP é encarregada de monitorar e auxiliar as principais transportadoras nos Centros de Distribuição (CBD), Carrefour (CDA), Lojas Americanas (LASA), B2W, Makro, Atacadão e Walmart.

Após as várias negociações, a equipe do SETCESP conseguiu transitar nos CDs e passou a ser, no local, uma verdadeira extensão das transportadoras. "Dentro dos CDs a transportadora não tem como verificar o que está acontecendo, hoje nós somos os olhos dela lá", diz Rafael. A falta de estrutura e de agendamento era outro problema que, segundo o coordenador de transportes, também foi sanado na maioria dos Centros de Distribuição.

A equipe do DAU faz o acompanhamento logístico do descarregamento e também auxilia nas tratativas de intercorrências, na interlocução e resolução de problemas de recebimento de cargas, conforme exemplifica Rafael "se há uma nota fiscal divergente, logo informamos a empresa de transporte, para que, com isso, tenha oportunidade de mandar rapidamente uma nota de correção", pontua. Outro suporte realizado pelo DAU envolve a logística reversa, que faz o acompanhamento das retiradas de paletes, se for preciso.

Além disso, o DAU ajuda na elaboração da pesquisa anual do Índice de Eficiência no Recebimento (IER), que avalia os Centros de Distribuição em relação à infraestrutura, processos

e tempo médio de descarregamento de carga, visando não somente identificar os locais com melhor desempenho nestes quesitos, mas também, propor mudanças que tornem o recebimento de mercadorias ainda mais eficiente.

"O tempo de descarregamento é medido desde quando o transportador dá entrada na nota fiscal até a hora que ele sai com o comprovante de entrega, e isso, serve para empresa transportadora avaliar a taxa de dificuldade da entrega. Com essas informações é possível balizar se há necessidade de cobrança de taxas extras ou se é possível fazer mais de uma entrega no dia. As informações ajudam a nortear a operação da transportadora", diz Raquel Serini, economista do IPTC (Instituto Paulista do Transporte de Carga), órgão ligado ao SETCESP.

Raquel também informa que, em paralelo ao DAU, existe o serviço de consultoria de custos do SETCESP que fornece informações técnicas aos associados. Por meio destes dados fundamentados, o associado pode apresentar ao cliente o quanto a dificuldade de entrega impacta em suas operações e interfere no valor da precificação do seu serviço.

"O Índice de Eficiência no Recebimento medido é levado individualmente a cada CD para que possa aperfeiçoar o processo de descarga. Explicamos a metodologia, apontamos as dificuldades operacionais e de estrutura. Antes, havia uma resistência em melhorar, mas levamos exemplos de boas práticas de um centro para outro e o sistema atual teve um avanço considerável", comenta Raquel. ■

Em caso de necessidade, você associado, pode entrar em contato com o DAU

☎ (11) 2632-1076
☎ (11) 9754-5800 ou (11) 96907-9406
✉ ier@setcesp.org.br ou ier1@setcesp.org.br



A PÓSITRON ESTARÁ NA FENATRA 2019

CONHEÇA NOSSAS INOVAÇÕES EM RASTREAMENTO!

Nossa equipe estará esperando você com novas tecnologias aplicadas ao seu negócio. Vamos conversar sobre isso na Fenatran?

VENHA NOS VISITAR!
ESTANDE E202



**DE 14 A 18 DE OUTUBRO
DAS 13H ÀS 21H**

POSITRON  Stoneridge

ASFALTO DE BORRACHA

Estudos comprovam que a reciclagem de pneus na manta asfáltica ajuda a melhorar obras de pavimentação no Brasil

por **José Leomar Fernandes Júnior**

A decomposição total dos resíduos sólidos é um grave problema da sociedade moderna. E os pneus se destacam porque apresentam degradação lenta e quando acumulados de forma inadequada em lixões e margens de estradas, por exemplo, constituem ambiente propício à proliferação de mosquitos, roedores e outros vetores de doenças. Além disso, podem entrar em combustão, causando incêndios que contaminam o ar e, mesmo quando dispostos em aterros sanitários, causam problemas em virtude do baixo grau de compactação.

Nos Estados Unidos a estimativa é de um pneu descartado por pessoa a cada ano. Na União Europeia estima-se o descarte de 0,6 pneu por pessoa/ano. Aqui no Brasil, o valor é um pouco abaixo da União Europeia.

A Resolução nº 258 do CONAMA (Conselho Nacional do Meio Ambiente) estabeleceu o conceito de responsabilidade do produtor e do importador pelo ciclo total do pneu, cuja composição é, aproximadamente, 85% de borracha, 10% de aço e 5% de lonas, numa massa aproximada de 50 kg para um pneu de caminhão.

No entanto, há alternativas para reduzir os danos ao meio ambiente, como reutilização e reciclagem de pneus na pavimentação asfáltica. Para isso os pneus devem passar por um processo de corte, trituração e separação dos materiais.

A proposta precursora de pesquisa no Brasil sobre o assunto foi realizada em 1994 e propõe a incorporação da borracha finamente triturada ao asfalto, com a finalidade de melhorar o ligante asfáltico, produto mais caro e mais importante de uma mistura asfáltica.

O revestimento asfáltico é composto, em média, por 5% de ligante asfáltico e por 95% de pedra britada; um processo “seco”, com a utilização da borracha triturada em substituição a parte da pedra britada, ou seja, sem necessidade de um método caro de processamento da borracha de pneus inservíveis, se não piorasse o pavimento, o ganho estaria no aspecto ambiental.

A finalidade da incorporação de borracha de pneus em um pavimento asfáltico é melhorar o desempenho, aumentando a rigidez a elevadas temperaturas, reduzindo a deformação permanente nas trilhas de rodas, aumentando a flexibilidade e retardando o aparecimento de trincas.

As pesquisas realizadas no Departamento de Engenharia de Transportes da Escola de Engenharia de São Carlos da USP (EESC-USP), iniciadas em 1994 e que durante anos não tiveram apoio algum dos órgãos de fomento à pesquisa no Brasil, sendo consideradas como “coisa de maluco” e que acabariam, no máximo, em uma dissertação de mestrado, resultaram nas duas primeiras teses de doutorado no assunto no Brasil.

Na pesquisa de Sandra Aparecida Margarido Bertollo, que estudou o “processo seco”, foram analisados os efeitos do teor de borracha, e o tempo de incorporação da borracha à mistura asfáltica. Foram realizados ensaios em laboratório e o primeiro trecho experimental no Brasil foi feito em 1997, em Santos. E, felizmente, foi possível incorporar borracha sem grande custo de processamento de forma a não piorar a condição do pavimento. Na verdade, foi conseguida até uma boa melhoria, ainda que não fosse esse o objetivo inicial. ➤

Já durante a pesquisa de Sandra Oda, que estudou o “processo úmido” e que é a primeira tese de doutorado defendida no Brasil sobre o tema “asfalto-borracha”, foram analisados o tipo de borracha, o teor de borracha, o tamanho das partículas de borracha, o tipo de asfalto, a temperatura de incorporação ao asfalto e o tempo de reação para a incorporação. Foram utilizados ensaios para a avaliação do ligante asfáltico modificado por borracha de pneus. E os resultados mostraram fortes evidências de que o asfalto-borracha seria um produto capaz de não só ajudar a diminuir um problema ambiental como melhorar o desempenho dos pavimentos.

Em relação as temperaturas elevadas, no caso 64°C, quanto maior o teor de borracha, melhor, porque há aumento da elasticidade e da resistência ao acúmulo de deformação permanente nas trilhas de roda. O aumento da elasticidade gera resistência ao aparecimento e propagação de trincas por fadiga.

Porém, os problemas ambientais associados à disposição final de pneus e de outros resíduos são complexos e sua solução depende de atuação go-

vernamental em todos os níveis (federal, estadual e municipal) e da sociedade (produtores, distribuidores, consumidores e pesquisadores). No mais, a conscientização passa pelo entendimento de que não há asfalto ecológico, assim como “cigarro com filtro não é benéfico à saúde”. Ou seja, ainda que a incorporação de borracha de pneus ajude a diminuir os problemas ambientais, os combustíveis fósseis e o asfalto, inclusive, são prejudiciais ao meio ambiente e, portanto, devem ser utilizados com todos os cuidados possíveis.

Para o setor de transporte rodoviário de carga, as pesquisas relatadas são duplamente benéficas, pois dão uma melhor destinação a um item importante (pneu) que, mesmo com os processos de reutilização, uma hora acaba sendo descartado, e contribuem para a melhoria da condição da infraestrutura rodoviária, sobre a qual trafegam aproximadamente 60% das cargas, sendo que os custos de operação dos veículos (consumo de combustível, desgaste de pneus, deterioração dos veículos, tempo de viagem e etc) dependem enormemente da condição dos pavimentos. ■

**José Leomar Fernandes Júnior é mestre em Engenharia de Transportes pela Universidade de São Paulo e doutor em Engenharia de Transportes pela Escola de Engenharia de São Carlos da USP. Atualmente, é professor titular do Departamento de Engenharia de Transportes da Escola de Engenharia de São Carlos da Universidade de São Paulo, na qual ingressou em 1988. Tem experiência na área de Engenharia Civil, com ênfase em Infraestrutura de Transportes.*

Destaque para a pavimentação asfáltica como alternativa de reciclagem de pneus





CONET&INTERINDICAL

O presidente do SETCESP participou da segunda edição do CONET&Interindustrial junto com outras lideranças do TRC. O encontro aconteceu em São Luís (MA) e teve início em 1º de agosto. Realizado há quase cinquenta anos, surgiu com o intuito de debater conteúdos relevantes para o transporte rodoviário de cargas, entre os quais as questões mercadológicas. O CONET&Interindustrial possibilita, também, a união de forças, buscando soluções para a melhoria das empresas. É neste contexto que os técnicos da NTC&Logística, apresentam as pesquisas de mercado e apontam os direcionamentos relacionados ao frete.

De acordo com os dados apresentados, o cenário econômico do primeiro semestre não foi favorável para o TRC e isso impactou as empresas de transporte rodoviário de cargas com aumento de seus custos, menor volume de carga e baixa lucratividade. O resultado é uma defasagem média apurada de 16% no frete de janeiro a julho deste ano.

TRANSPORTE ADUANEIRO

No dia 7 de agosto ocorreu a Reunião da Diretoria do Transporte Aduaneiro na qual foram apresentados temas de interesse do segmento. Dentre os conteúdos debatidos estiveram pautas como: novas informações sobre o piso mínimo de frete, o Decreto do Governo de Minas sobre novos procedimentos de importação para o estado, um feedback sobre fretes gratuitos praticados pelos NVOCC e outros assuntos que impactam diariamente nos serviços do transporte aduaneiro.

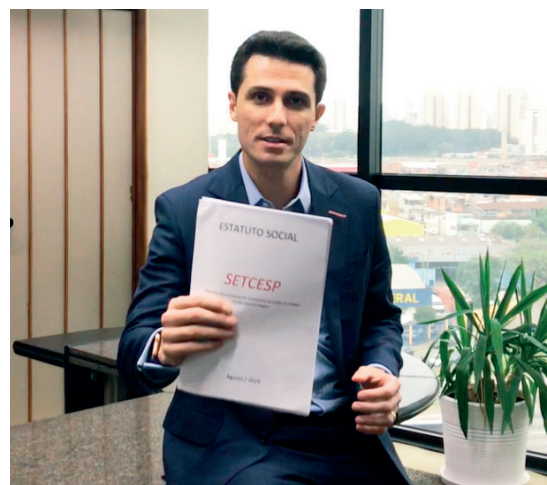


SETCESP VAI PROFISSIONALIZAR SUA GESTÃO

Em Assembleia Geral Extraordinária realizada em 13 de agosto, com presença de toda a Diretoria Plena e associados, foi aprovada a mudança do Estatuto do SETCESP.

"A base estrutural do Estatuto do SETCESP era de 40 anos atrás, quando o mercado, as empresas e os critérios de gestão eram completamente diferentes", disse o presidente Tayguara Helou, ao abrir a Assembleia.

As alterações fazem parte de um modelo de governança corporativa que modernizará a gestão da entidade para garantir sua perenidade na luta por melhorias para o setor de transporte rodoviário de cargas.



TOP DO TRANSPORTE 2019

A tarde do dia 15 de agosto foi de grande celebração para as empresas homenageadas no prêmio Top do Transporte 2019. O evento promovido pelas revistas Logweb e Frota&Cia contou com apoio do SETCESP e ocorreu na sede da entidade.

Para estabelecer as empresas ganhadoras nos 14 segmentos da premiação foi realizada uma pesquisa com a colaboração de 611 embarcadoras dos diferentes ramos de atividade.



NOVA DIRETORIA: LOGÍSTICA EM TRANSPORTADORAS

Na primeira reunião da nova Diretoria de Logística em Transportadoras, realizada em 22 de agosto, conduzida por Barbara Calderani, foram abordados tópicos relevantes, como por exemplo: piso mínimo e fiscalização, que atualmente são questões que vem sendo debatidas quase que diariamente no setor.

GERENCIAMENTO DE RISCO NO TRANSPORTE DE FÁRMACOS

Dia 28 de agosto aconteceu a Reunião inaugural da Diretoria de Especialidade em Transporte de Fármacos. Em pauta foram apresentados temas pertinentes ao TRC como: qualidade do material, monitoramento de temperatura, confecção da embalagem e muito mais. Dúvidas foram esclarecidas e a atualização sobre o assunto foi essencial aos associados presentes.

Dra. Nédia Khalil, que atua como responsável técnica na SDL Transportes, informou que "discutir essas questões é fundamental para compreender a importância em manter a integridade dos produtos e preservar a segurança até o consumidor final".



SEM
O NOME
DA MARCA

Usar o nome certo de um item ou equipamento para a prestação de serviço pode evitar futuras dores de cabeça

Isso já deve ter acontecido com você. Ao se referir ao nome de uma lâmina de barbear, uma esponja de aço ou uma lata de leite condensado, mencionar a marca e não o nome do produto. É comum, mas não é o correto. E isso pode trazer consequências negativas, principalmente nos negócios quando vinculado ao fornecimento de um serviço.

Recentemente, muitas transportadoras que atuam no segmento de máquinas e equipamentos e precisam movimentar cargas de altas dimensões e peso, foram avisadas por uma empresa fabricante de equipamentos que não deveriam usar o nome de sua marca atrelada a atividade oferecida, e sim, o nome correto do equipamento, que neste caso é **Guindaste Hidráulico Articulado**.

O Guindaste Hidráulico Articulado é bastante utilizado na movimentação de cargas pesadas e sua definição na ABNT – Associação Brasileira de Normas Técnicas é a seguinte: “mecanismo operacional, compreendendo uma coluna que gira sobre uma base e um sistema de lanças acopladas na parte superior da coluna. O guindaste normalmente é instalado em um veículo, inclusive de reboque e semirreboque, sendo projetado para carga e descarga do próprio veículo e para outras tarefas, conforme especificado pelo fabricante no manual do operador”. Segundo Caroline Gallo Duarte, que é advogada e consultora jurídica do SETCESP, o equipamento utilizado para a elevação e movimentação de grandes mercadorias “é primordial no transporte de máquinas e ferramentas porque consegue elevar grandes massas e vital na atividade econômica. Além de importante para as grandes indústrias, também é extremamente necessário nas obras de infraestrutura e construção civil”, no entanto, o uso do nome da marca fabricante pode gerar algumas notificações de irregularidades, conforme conta Caroline.

Foi por conta dessas notificações que, em abril desse ano, o SETCESP enviou aos seus associados a orientação de que na divulgação dos seus serviços, no que tange às

atividades desempenhadas pelo guindaste, não se deve usar o nome do fabricante, mas sim o nome “Guindaste Hidráulico Articulado”. Pois o uso da marca ou nome do fabricante tem proteção prevista em lei (artigo 33 da Lei nº 8.934/1994) e pode trazer sanções ao uso indevido.

A manifestação da entidade sobre o assunto decorreu após várias empresas do segmento de máquinas e equipamentos reportarem os avisos recebidos e serve de alerta para que outras possam se precaver desta situação. Marcas que atuam na fabricação desses equipamentos, como **Guindauto** e **Munck**, são registradas e não devem ser vinculadas indevidamente ao serviço de transporte.

Caso as empresas não sigam a orientação, Caroline adverte “se não utilizarem a nomenclatura correta as transportadoras poderão ter problemas, uma vez que a legislação prevê proteção ao uso do nome da marca e da utilização. Então, a dica é mais que recomendável para evitar futuras penalidades ao transportador. E ainda, a própria fabricante pode ter a intenção de exigir uma cobrança pelo uso dessa marca na exposição dos seus serviços, assim como já ocorreu com algumas empresas notificadas”, conta Caroline.

As empresas que atuam neste ramo têm que se atentar ao que dispõe a Norma Regulamentadora nº 11, do Ministério do Trabalho, também conhecida como NR 11, que disciplina os cuidados e medidas de segurança que as mesmas têm que ter junto ao seu corpo de colaboradores no transporte, movimentação, armazenagem e manuseio de materiais. ■



Para mais informações, você associado, pode entrar em contato com o serviço de assessoria jurídica do SETCESP

(11) 2632-1005

juridico@setcesp.org.br



De Nigris 55 anos sempre à sua disposição!
Um time de consultores e técnicos treinados, orgulhosos em trabalhar com a marca e focados em entender o seu negócio e oferecer o que temos de melhor!

E ainda mais:



Oficina de Alta Performance



Agendamento de serviço – Seu veículo menos tempo parado



Serviço Expresso – Agilidade, serviços em até 1h ou 2h



Planos de Manutenção preventiva e corretiva



Peças genuínas, linha completa Renov e Alliance Truck Parts



Linha completa de Pneus Michelin para veículos comerciais



Borracharia (montagem, alinhamento, balanceamento, rodízio e ressulcagem)



Recapadora de Pneus com selo de qualidade Michelin

Mercedes-Benz
A marca que todo mundo confia.



DE NIGRIS SÃO PAULO
Av. Otaviano Alves de Lima, 2.600
São Paulo - SP
F: (11) 3933-9000

www.denigris.com.br

/grupodenigris
/grupo.denigris
/mbdenigris

TENDÊNCIA QUE JÁ É REALIDADE: LOGÍSTICA 4.0

Novo ciclo industrial usa a tecnologia como a maior aliada do crescimento organizacional

Em mais um passo de sua evolução, a indústria chegou a 'Era 4.0'. As mudanças promovidas pela transformação digital impactaram diretamente os modelos de negócios e fizeram atingir essa fase, que mistura novas tecnologias como drones, Big Data, Internet das Coisas (IoT) e realidade aumentada com as boas práticas de gestão.

Na Revolução Industrial, na Inglaterra do século XVIII, teve início a mecanização dos processos industriais. Naquela época, era utilizada uma grande quantidade de máquinas e equipamentos a vapor, o que garantiu uma rápida expansão dos negócios e da produção de bens de consumo.

Com o aperfeiçoamento de algumas técnicas de manufatura, surgiu a indústria 2.0 no século XIX. Já no século seguinte, com a implantação de linhas de produção e a incorporação de computadores, foi possível a concepção da indústria 3.0 utilizando softwares e outros dispositivos digitais.

Agora, na indústria 4.0, entra em ação a total automatização das atividades nas fábricas e nos empreendimentos por meio de sistemas que utilizam inteligência artificial.

E por consequência, junto a essa nova etapa veio a reestruturação dos processos e atividades logísticas, a

qual passou a ser apresentada por um modelo de negócio sob forma de uma cadeia com mais previsibilidade nas demandas, melhor nivelamento de estoques, análises preventivas de manutenção de frota e custos reduzidos ao longo dos processos.

De maneira geral, a Logística 4.0 pode ser definida como uma evolução da logística tradicional e tem como premissa básica a necessidade da utilização de tecnologias para conseguir aumentar sua cadeia produtiva.

Diante deste novo contexto, o setor de transportes rodoviário tem evoluído junto e repensado também na forma de como executar e otimizar processos. Sua logística passa aqui a ser o ponto de atenção e sincronização das atividades. As empresas precisam se adaptar à realidade brasileira e, ao mesmo tempo, acompanhar as evoluções mundiais para se manterem competitivas e atenderem seus mercados com excelência.

Mesmo porque, se a indústria já está produzindo de forma 4.0 precisa contar com o apoio de uma transportadora nos mesmos padrões, para garantir o escoamento da produção e a eficiência da entrega.

Entre as características mais marcantes da logística 4.0 estão eliminar estoques e diminuir tempo de espera para a entrega dos produtos (em inglês - *lead time*), integrar o fluxo de trabalho dos fornecedores e contemplar todo o processo de abastecimento.

As novas técnicas de logística preveem a utilização de maior controle e acompanhamento minucioso das atividades para evitar erros e agregar valor aos produtos.

Nesse caminho os novos conceitos logísticos vão alterando a forma como os serviços são executados e cobrados, além disso, o novo modelo proporciona informações sobre as entregas em tempo real, disponibilizadas de forma interativa e acessível, visão integrada da cadeia de suprimentos, prazo curto de entrega e centros de distribuição inteligentes.

As novas soluções trazem uma grande alavanca para o crescimento da eficácia operacional das empresas, contribuindo para o aumento da satisfação dos clientes e redução de vendas perdidas. Ou seja, a integração de tecnologias de ponta e novos modelos de operação já são inevitáveis para a competitividade das empresas. Por isso, a necessidade do TRC se

adequar à nova Era. E o mercado já vem apresentando os próximos avanços, como, por exemplo, a utilização da impressora 3D, uso de drones para entregas e veículos autônomos.

Também nos dias de hoje, os clientes exigem estar sempre informados sobre a disponibilidade dos produtos. Por isso, outro ponto que merece destaque na adoção de uma postura 4.0 é pensar na cadeia de suprimentos de maneira ampla e completa.

Um cenário ideal no qual: os dados se cruzam com mais precisão e acerto, os terminais operam em sintonia tecnológica, as informações são obtidas e trocadas de forma simples, os sistemas se comunicam, o acesso é inteligente e a gestão passa a ser feita por meio de indicadores dinâmicos online e em tempo real.

Enfim, a logística 4.0 é uma realidade que veio para suprir as novas demandas do setor industrial e proporcionar diversas vantagens a todas as empresas envolvidas na cadeia de suprimentos e, principalmente, uma melhor experiência de compra ao cliente.

Os empreendedores devem estar preparados para mudar e se adaptar aos novos desafios que o mercado impõe. Por essa razão, a realização de investimentos em infraestrutura e tecnologia é fundamental. ■





RECRUTANDO A TECNOLOGIA

Selecionar as pessoas mais adequadas a função é fundamental para o sucesso de qualquer empresa, e novas tecnologias se tornaram aliadas na realização dessa escolha

Sem dúvida, um dos subtemas mais importantes do departamento de Gestão de Pessoas é o Recrutamento e Seleção. Essas duas etapas feitas de maneira estruturada e bem planejada podem garantir uma boa contratação e minimizar os custos de *turnover* - rotatividade de pessoal.

O recrutamento é a parte do processo que cuida de atrair candidatos mais capazes para preencher vagas que estão em aberto em uma companhia. Já a seleção acontece quando há um certo número de candidatos previamente recrutados para a vaga e possui o objetivo de escolher quem ocupará o cargo em questão.

E entre uma etapa e outra, o processo vai se desdobrando em fases como análises de currículos, dinâmicas de grupo, testes e entrevistas.

Durante a verificação de currículos se identificam os profissionais interessados que realmente

apresentam os conhecimentos, habilidades e atributos necessários para desempenharem a função.

Porém, muitas vezes, ao redigir o currículo, o candidato indica características que aparentam um determinado nível de experiência ou qualificação que não condizem com a realidade. Então, a aplicação de testes pode auxiliar na verificação do grau de instrução que o profissional realmente dispõe.

Enquanto isso, a dinâmica em grupo permite avaliar não apenas as competências, mas também características comportamentais mais correspondentes a vaga por meio de técnicas e simulações.

Também nas entrevistas há grandes chances de se verificar se o profissional tem ou não o perfil desejado pela companhia. Essa é uma oportunidade para checar a maneira como ele conduz sua vida pessoal e sua carreira, quais valores possui e se corresponde ao cargo e ambiente de trabalho que irá atuar. ➤

Você precisa estar seguro antes de seguir qualquer caminho na vida.

Enfrentar as estradas sempre foi um desafio. Por isso, pensando na proteção de motoristas, transportadoras, distribuidores e proprietários, disponibilizamos um seguro que atende às suas necessidades. Atuando em qualquer modalidade no deslocamento de cargas e mercadorias, o Seguro Transporte gerencia toda situação que coloque você em risco. Ou seja, se a vida pede mais segurança, você já sabe onde encontrar.

Seguro Transporte. Proteção e tranquilidade do início ao fim da sua viagem.



Confira todos os benefícios:



Gerenciamento de riscos:

Monitoramento, redução na perda de cargas e contribuição no cumprimento de prazos de entrega;



Cobertura no território nacional e internacional;



Proteção em caso de colisão, capotagem, tombamento, furto simples e/ou qualificado, roubo e sequestro.

www.rodobens.com.br

Rodobens

Passando por essas fases, de fato chega-se a contratação com a finalização do processo seletivo. Em jogo está a retenção e descoberta de novos talentos para organização, filtrados pelo RH. Tarefa desafiadora, não é?

Mas, hoje em dia o Recursos Humanos não está sozinho, e já pode contar com algumas tecnologias que são aliadas tanto na etapa de recrutamento, quanto na escolha final do candidato.

Atualmente, as redes sociais e outras tecnologias vem otimizando os processos de seleção por meio de algoritmos e plataformas *online*.

Encurtando à distância

O uso de audioconferências e videoconferências tem se tornado cada vez mais comum para entrevistar futuros profissionais que integrarão a companhia, diminuindo o problema de deslocamento e falta de tempo. Realizadas por meio digital garantem uma grande flexibilidade e otimizam o atendimento a vários candidatos por vaga.

Com essa finalidade uma das plataformas digitais mais conhecidas é o Skype, que possibilita fazer entrevistas ou dinâmicas em grupo, porque permite a participação de várias pessoas em uma única sessão.

Monitoramento de perfis

Parte do processo de seleção que o RH pode realizar é a análise de perfil dos candidatos para confrontar com a cultura da organização. E esse estudo pode ser feito de maneira *online* com o

monitoramento dos perfis desses profissionais em redes sociais, publicações, entre outras divulgações públicas. Analisar o comportamento dos candidatos nas redes sociais é mais um ganho de tempo na hora de recrutar profissionais para as vagas abertas.

Uso de testes online

Ainda dentro do escopo de seleção de profissionais, utilizar as plataformas digitais que oferecem testes online é uma grande vantagem. Com a possibilidade de testar tanto conhecimentos específicos importantes para a vaga como também testes de valores de forma remota.

O teste de perfil comportamental, por exemplo, pode ser integrado às ferramentas tecnológicas, sendo manuseado por meio de softwares que geram relatórios muito precisos e completos.

Redes Sociais

As redes sociais se tornaram um excelente canal de contato entre candidatos e empresas. E servem não apenas para analisar o perfil dos pretendentes a vaga, mas principalmente podem ser usadas como grande canal de divulgação de vagas da corporação.

E essa divulgação pode ser utilizada também para colocar publicamente os valores, missão e objetivos da organização, com esse posicionamento público em um canal de fácil acesso, o indivíduo que se interessa pela vaga já conhece de antemão os objetivos da companhia e seu posicionamento no mercado.

E falando de redes sociais voltadas para recrutamento, não podemos deixar de mencionar o LinkedIn, cujo principal objetivo é conectar profissionais, e também pode ser utilizado como uma ferramenta de recrutamento.

Quando o RH executa testes de recrutamento e seleção da forma correta, com ótimas ferramentas, a probabilidade de esse profissional permanecer na empresa é maior do que em um processo sem critérios ou inconsistente. Ter as pessoas certas assumindo os cargos certos é um dos segredos das grandes companhias. ■

Nossa rede se move numa só direção: a da sua empresa.



A BR Distribuidora é uma rede. E só uma rede pode assumir o compromisso de estar em qualquer lugar do Brasil, movendo pessoas e negócios.

Conheça nosso portfólio diversificado, que inclui soluções completas em produtos como diesel e lubrificantes, e em serviços como gestão de abastecimento, lubrificação e garagens compartilhadas. Estamos junto com você, ajudando sua empresa a se mover cada vez melhor.

www.br.com.br

Atendimento ao Cliente:
4090-1337 (capitais e
regiões metropolitanas),
0800 770 1337 (demais regiões)



EXTINÇÃO DA DERSA

Foi publicada no Diário Oficial do estado de São Paulo, no dia 14 de setembro, a lei que autoriza o governo de João Doria (PSDB) a extinguir a Desenvolvimento Rodoviário S/A (Dersa), empresa pública estadual responsável por grandes obras públicas, como o Rodoanel, rodovias e os serviços de travessias de balsas e ferryboats no litoral.



TARIFA DE PEDÁGIO REDUZIDA À NOITE

O Governo de São Paulo planeja reduzir a tarifa dos pedágios para caminhões no horário noturno a fim de otimizar o uso das estradas.

A medida, que deve ser implantada a partir do ano que vem, valerá apenas para determinados percursos dentro do que é chamado na administração João Doria (PSDB) de nova matriz logística do estado.

Levando em conta a origem, o volume e o destino dos principais produtos transportados, o governo estadual pretende estabelecer rotas ideais para o

tráfego de cargas. O veículo de carga que usar a rota indicada, das 22h às 6h, teria direito ao pedágio com valor diferenciado. O percentual de redução ainda não foi definido.

NOVAS REGRAS SIMPLIFICAM PLACA DO MERCOSUL

A nova placa do Mercosul chegou a sua quarta versão. Seu mais recente formato passou a valer no dia 26 de agosto, quando entraram em vigor as novas regras do Contran (Conselho Nacional de Trânsito) para o padrão de identificação veicular. Já disponível em sete estados e presente em mais de 2 milhões de veículos no Brasil, o novo formato perdeu elementos de segurança e ficou mais simples que o primeiro modelo, que teve sua estreia no dia 11 de setembro de 2018, no Rio de Janeiro.

EMPLACAMENTO DE CAMINHÕES CRESCER

O mercado de caminhões continua em ritmo de recuperação e apresentou números positivos no emplacamento. Dados da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (ANFAVEA), mostram que durante o mês de agosto foram licenciadas 9.433 unidades, 5,5% a mais que as 8.942 de julho.

Em relação a agosto de 2018 (7.456) o crescimento foi de 26,5%. O melhor resultado aconteceu no acumulado do ano. Entre janeiro e agosto de 2019 foram emplacadas 65.157 unidades, 41,4% a mais do que as 46.072 no mesmo período do ano passado.



MERCADO DE CABOTAGEM À EMPRESAS ESTRANGEIRAS

O governo federal quer abrir o mercado de navegação de cabotagem, acabando com a proteção a empresas nacionais de navegação, para reduzir custos e aumentar a concorrência com o transporte rodoviário. Segundo relatório do governo, das 37 empresas autorizadas a operar no Brasil, apenas quatro detêm 70% do total da capacidade de carga, desconsiderando as embarcações do grupo Petrobras.



embarques de manufaturados, principalmente de automotivos para a Argentina, e queda sazonal no preço das commodities explicam a desaceleração.

DESACELERAÇÃO DA ECONOMIA AFETA EXPORTAÇÕES

A desaceleração da economia global começou a afetar as exportações brasileiras, que encolheram de janeiro a julho, depois de crescerem por três anos consecutivos nesse período, segundo dados do Ministério da Economia.

No período, as vendas de produtos para o exterior somaram US\$ 130 bilhões, contra US\$ 136,34 bilhões no mesmo intervalo de 2018, um recuo de 4,7%. A queda, de US\$ 6,34 bilhões, é a segunda maior da década para o período. Redução nos

SAFRA RECORDE

A estimativa de agosto da safra 2019 aponta para um novo recorde na produção nacional de grãos. A produção prevista de 239,8 milhões de toneladas de grãos ultrapassará em 1,4 milhão de toneladas o recorde obtido pela safra de 2017.

Essas informações são do Levantamento Sistemático da Produção Agrícola, divulgado hoje pelo IBGE.



SETOR DE SERVIÇOS CRESCER

Mesmo com crescimento de 0,8% entre junho e julho de 2019, o maior desde dezembro de 2018, o setor de serviços ainda está 11,8% abaixo do recorde alcançado em maio de 2014 e 1,2% menor que em dezembro do ano passado. É o que mostra a Pesquisa Mensal de Serviços, mais recente divulgada pelo IBGE.

PRÓ-FROTAS, STARTUP PIONEIRA EM GESTÃO DE FROTAS, ANUNCIA CRESCIMENTO EM SEU PRIMEIRO SEMESTRE DE OPERAÇÃO

Empresa traz novo modelo de negócios, totalmente digital, que diminui custos e melhora o controle do gestor sobre os veículos

Voltada para empresas e frotistas, o Pró-Frotas é a primeira startup que traz uma experiência de abastecimento via aplicativo e uma série de outros benefícios. Além disso, atende diversos perfis de frotas, leves ou pesadas, grandes ou pequenas, como transportadoras de carga e indústrias. Oferecendo parâmetros customizáveis que formam um ecossistema de gestão totalmente integrável, permitindo maior controle sobre a operação, e tudo isso de forma gratuita.

Seis meses após sua estreia no mercado, em novembro de 2018, o Pró-Frotas apresentou crescimento acelerado, quando comparado ao desempenho médio do setor. A startup é a única no Brasil a disponibilizar uma ferramenta 100% digital para gestão de abastecimentos, com informações em tempo real, integração via rastreadores, recolhimento de notas fiscais, transação via aplicativo, entre outras funcionalidades. ➤

Somos o primeiro aplicativo de gestão de abastecimentos do Brasil totalmente gratuito.



Em uma solução simples e integrável, reunimos os principais serviços de gestão, trazendo controle, segurança e agilidade.

Sem cartão ou equipamento no veículo

Informações em tempo real

Parâmetros e regras de abastecimento

Integração com rastreador e ERPs

Combustível com preço competitivo

Foto do hodômetro do veículo

Recolhimento e conciliação de NFs

Atendimento exclusivo 24h (Telefone e Whatsapp)

Ficou interessado?

Acesse profrotas.com ou entre em contato através da nossa Central:

3003-3478

Capitais e regiões metropolitanas
Demais regiões: (11) 3003-3478



uma parceira



Em seu primeiro semestre de operações, a empresa teve mais de 5 mil downloads de seu aplicativo, registrou em média mais de 15 mil transações por mês e expandiu a rede de postos credenciados para mais de 600 unidades. Atualmente, a solução oferece ferramentas exclusivas no mercado: além do suporte 24 horas também por WhatsApp, o Pró-Frotas possui um método inovador de captura do hodômetro e litragem, juntamente com a verificação da localização do veículo que, sincronizado com o aplicativo, leva ainda mais segurança para operação das transportadoras.

Uma das empresas parceiras do Pró-Frotas é a Ipiranga. O Programa de Fidelidade da Rede integrado ao Pró-Frotas, oferece benefícios para o dia a dia. O motorista nem precisa informar seu CPF no momento do abastecimento, pois o acúmulo de pontos é feito de forma automática.

"O Pró-Frotas chega ao mercado como uma empresa que se propõe a fazer uma transformação digital no setor de gestão de frotas do Brasil. Graças ao desenvolvimento tecnológico, oferecemos uma solução completa que reduz os custos da operação,

além de diminuir significativamente os riscos de fraude" explica Ricardo Brakarz, CEO do Pró-Frotas.

Para Clayton Machado, coordenador de vendas do estado de São Paulo, ser Pró-Frotas é ressignificar o mercado: "estar em sinergia com a mais avançada plataforma de eficiência, direcionada exclusivamente para o DNA dos transportadores e à rede de postos Ipiranga, é também participar da reconstrução de um ecossistema há muito não reconhecido pelo mercado. Temos um time engajado, com propósito definido e em sintonia com os mais diversos movimentos", conclui.

Como funciona:

O Pró-frotas é gratuito e funciona tanto em sistema Android quanto em IOS. Para os gestores também existe uma plataforma de controle online que pode ser acessada pelo computador e por aplicativo.

O primeiro passo para utilizar o Pró-Frotas é fazer o cadastro dos motoristas e veículos, além dos parâmetros restritivos ou informativos para a operação no portal de gestão. Após concluir esta etapa, os transportadores estão habilitados a utilizar o aplicativo nos postos credenciados da solução que, por meio de uma pré-autorização apresentada no momento do abastecimento, poderão concluir a transação.

Além disso, o portal de gestão permite que, após cada rota finalizada, o gestor acesse relatórios de desempenho que contam com informações de variação de preço, quilometragem, litragem e até restrições. ■

Para mais informações, acesse o site:

 www.profrotas.com

*Este conteúdo foi produzido pela PRÓ-FROTAS, empresa mantenedora do SETCESP



Imagem meramente ilustrativa.

Seminovos é na Divena Caminhões.

Busque o seu caminhão seminovo na Divena Caminhões. Solicite agora uma cotação, garantimos os melhores preços.

Acesse:

divenaseminovos.com.br

Mercedes-Benz

A marca que todo mundo confia.



No trânsito, dê sentido à vida.

Divena

Av. Piracema, 250, Tamboré, Barueri – SP – CEP: 06460-030 – Telefone: 11 4133-4133
f [divenacaminhoesoficial](#) @ [divenacaminhoes](#)

A IDADE DA FROTA DE CAMINHÕES NO PAÍS

por *Fernando Zingler**



Dentre as diversas dificuldades que encarecem o transporte rodoviário de cargas no país, a idade avançada da frota em circulação e as condições precárias destes caminhões são os itens mais graves a serem destacados.

Um veículo acima dos 20 anos possui características mecânicas e de projeto muito diferentes da tecnologia atualmente disponível. O que geralmente resulta num maior consumo de combustível, maior emissão de poluentes (dado que os sistemas de filtragem são mais arcaicos) e maior probabilidade de apresentarem algum defeito mecânico no trajeto, acabando em acidentes ou perda de produtividade no transporte. Diretamente, estes fatores ocasionam em um frete mais caro ao transporte de cargas e, conseqüentemente, numa perda de competitividade para a indústria nacional em geral.

De acordo com os dados de agosto deste ano do RNTRC (Registro Nacional do Transporte Rodoviário de Cargas) da ANTT (Agência Nacional do Transporte Terrestre), a **idade média da frota de veículos de carga nacional é de 11,8 anos**, desconsiderando os veículos de carga própria que não são contemplados em tal registro. As empresas de cargas possuem uma média 74% menor que esse índice de idade.

Ao analisar a tabela na página ao lado, podemos verificar que o problema da idade avançada tem uma raiz clara: os veículos utilizados por transportadores autônomos nas viagens intermunicipais e

de longa distância possuem as maiores médias de idade, notavelmente nas classes de caminhões leves, simples e reboques. Caminhões simples (com até 29 toneladas) chegam a ter uma média de idade de quase 25 anos, ou seja, a maioria dos veículos desta categoria tem fabricação nas décadas de 80 ou 90 e continuam a circular pelo país, mesmo com o perceptível avanço que ocorreu no setor automotivo nas últimas duas décadas, ao qual estes veículos provavelmente não foram submetidos e atualizados.

Ao verificar a média da idade, é importante considerarmos que este número se deve também à renovação da frota de veículos de entrega urbana (principalmente caminhonetes e veículos mistos) que, por conta das medidas restritivas na última década, impulsionaram a venda e registro destas classes. O crescimento destes veículos de menor porte, que representam uma capacidade de carga de cerca de 20% de um veículo de longo percurso e possuem suas datas de fabricação após o ano 2000, contribui para uma idade média mais baixa do que a real; imagine que, para cada carreta intermunicipal com mais de 20 anos, exista cinco VUCs que façam a distribuição urbana.

É claro que este efeito mascara o problema da idade da frota, pois a carreta de idade avançada percorre uma distância muito maior que os veículos urbanos no transporte e, inclusive, acessa áreas de regiões urbanas para entregar em centros de distribuição específicos. ➤



O envelhecimento da frota é também resultado direto da falta de um planejamento e destino para os veículos antigos. Poucos são os centros de reciclagem de veículos no país e grande é a procura de veículos semi-novos por parte de novos transportadores (geralmente com baixo capital de investimento) que estão entrando no mercado. Sem nenhuma restrição à compra de veículos com idade avançada e com a isenção do IPVA após o 20º ano de fabricação do veículo, estes se tornam uma forma destes transportadores se colocarem no mercado, muitas vezes, sem avaliar se os custos de manutenção e consumo de combustível justificam a aquisição de um veículo em tal condição.

Os problemas com a idade da frota são agravados pelos desgastes resultantes da precária infraestrutura das rodovias do país. É comum ao se trafegar nas rodovias presenciar restos de recapagem de pneus e ainda mais veículos de carga parados em acostamento com algum problema mecânico. Em uma viagem pela Rodovia Dutra, sentido Rio, constatei dois caminhões parados no acostamento e observando, a placa, pude verificar a idade destes: 32 e 40 anos de fabricação, embora não tivesse conseguido examinar se pertenciam a uma transportadora ou se eram autônomos.

As empresas de transporte possuem as melhores médias dentre as idades das frotas registradas pela ANTT e este resultado é a combinação de constantes investimentos na segurança viária do setor representado pelo SETCESP, e ainda realizam com frequência programas de manutenção e atualização de equipamentos e tecnologia em sua frota. Com isso, garante-se que menos veículos quebrem em vias públicas e prejudiquem o trânsito, além de apresentar uma segurança maior no transporte, principalmente de produtos sensíveis e perigosos. ■

Idade média da frota de veículos de carga nacional em 2019 (anos)				
Tipo de Veículo	Autônomo	Empresa	Cooperativa	Total
Caminhão Leve (3,5t a 7,99t)	20,7	10,3	10,1	13,7
Caminhão Simples (8t a 29t)	24,3	8,3	9,5	14,0
Caminhão Trator	19,2	5,8	9,4	11,5
Caminhão Trator Especial	16,6	6,6	9,5	10,9
Caminhoneta	15,5	8,5	0,0	8,0
Caminhonete/Furgão	10,8	5,8	8,4	8,3
Reboque	20,5	7,9	13,9	14,1
Semirreboque	16,4	8,8	9,5	11,6
Semirreboque com 5ª roda / Bitrem	12,2	7,6	11,8	10,5
Semirreboque Especial	14,3	13,4	12,6	13,4
Utilitário Leve (0,5t a 1,49t)	14,3	7,2	10,8	10,8
Veículo Operacional de Apoio	25,8	18,8	20,4	21,7
Média	16,8	8,7	9,7	11,8

*Fernando Zingler é Diretor Executivo do IPTC e tem mestrado em Engenharia de Transporte pela Universidade de Nova Iorque

CURSO DE OUTUBRO	DATA	HORÁRIO	VALOR
O USO DA INTELIGÊNCIA EMOCIONAL NAS RELAÇÕES PROFISSIONAIS	02 e 03 - Quarta e Quinta	18:30 às 22:00	R\$ 340,00
FORMAÇÃO DE GESTORES DE FROTA NO TRANSPORTE	02 e 03 - Quarta e Quinta	18:30 às 22:00	R\$ 340,00
GESTÃO COMERCIAL PARA TRANSPORTADORAS	03 - Quinta	08:30 às 17:30	R\$ 340,00
A LEI DA JORNADA DE TRABALHO DO MOTORISTA PROFISSIONAL	05 - Sábado	08:30 às 15:30	R\$ 340,00
USO DE INDICADORES (KPI's) NA GESTÃO EMPRESARIAL	05 - Sábado	08:30 às 17:30	R\$ 340,00
GESTÃO NA MANUTENÇÃO DE FROTA	05 - Sábado	08:30 às 17:30	R\$ 340,00
FOLHA DE PAGAMENTO E RECOLHIMENTO DE ENCARGOS SOCIAIS	09 - Quarta	08:30 às 17:30	R\$ 340,00
ADMINISTRAÇÃO DE FROTAS NO TRANSPORTE	16 e 17 - Quarta e Quinta	18:30 às 22:00	R\$ 340,00
A REVOLUÇÃO NA ECONOMIA	19 - Sábado	08:30 às 17:30	R\$ 340,00
FORMAÇÃO DE VENDEDORES NO TRANSPORTE DE CARGA E NA LOGÍSTICA	19 - Sábado	08:30 às 17:30	R\$ 340,00
APURAÇÃO DE CUSTOS DE ARMAZENAGEM EM TRANSPORTADORAS	19 - Sábado	08:30 às 17:30	R\$ 340,00
ANALISTA DE DEPARTAMENTO PESSOAL	24 - Quinta	08:30 às 17:30	R\$ 340,00
MANUSEIO E ARMAZENAGEM DE PRODUTOS QUÍMICOS PERIGOSOS	24 - Quinta	08:30 às 17:30	R\$ 340,00
GERENCIAMENTO ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE	26 - Sábado	08:30 às 17:30	R\$ 340,00
ISS; ICMS; PIS; PIS CUMULATIVO; COFINS; COFINS CUMULATIVA; IRPJ e CSLL no TRC	26 -Sábado	08:30 às 17:30	R\$ 340,00
DESENVOLVIMENTO DE LÍDERES OPERACIONAIS	31 - Quinta	08:30 às 17:30	R\$ 340,00
CRUZAMENTO DE INFORMAÇÕES NA RECEITA	31 - Quinta	08:30 às 17:30	R\$ 340,00
CURSO DE NOVEMBRO	DATA	HORÁRIO	VALOR
TRATAMENTO DE NÃO CONFORMIDADE: AÇÕES PREVENTIVAS E CORRETIVAS	06 - Quarta	08:30 às 17:30	R\$ 340,00
MANUTENÇÃO DE FROTA NO TRANSPORTE	06 e 07 - Quarta e Quinta	18:30 às 22:00	R\$ 340,00
COMPORTAMENTO ESTRUTURADO PARA VENDER - VENDAS#1	07 - Quinta	08:30 às 17:30	R\$ 340,00
GESTÃO ORÇAMENTÁRIA E FLUXO DE CAIXA	09 - Sábado	08:30 às 17:30	R\$ 340,00
DOCUMENTOS FISCAIS ELETRÔNICOS NO TRC - ATUALIZAÇÕES	09 - Sábado	08:30 às 17:30	R\$ 340,00
INTERPRETAÇÃO DOS REQUISITOS ISO 9001:2015 - ÚLTIMA ATUALIZAÇÃO	09 - Sábado	08:30 às 17:30	R\$ 340,00
GERENCIAMENTO DE PNEUS NO TRANSPORTE	11 e 12 - Segunda e Terça	18:30 às 22:00	R\$ 340,00
ATENDIMENTO AO CLIENTE PARA O SEGMENTO DE TRANSPORTE	11 e 12 - Segunda e Terça	18:30 às 22:00	R\$ 340,00
EMPREENDEDORISMO	23 - Sábado	08:30 às 17:30	R\$ 340,00
LEGISLAÇÃO E CRIMES AMBIENTAIS NO TRANSPORTE	23 - Sábado	08:30 às 17:30	R\$ 340,00
APURAÇÃO DE CUSTOS E FORMAÇÃO DE FRETE NO TRC	23 e 30 - Sábado	08:30 às 17:30	R\$ 430,00
TÉCNICAS ESTRATÉGICAS DE NEGOCIAÇÃO	27 - Quarta	08:30 às 17:30	R\$ 340,00
ROTINAS TRABALHISTAS NA PRÁTICA	27 - Quarta	08:30 às 17:30	R\$ 340,00
MOTORISTA AUTÔNOMO - A NOVA LEI DA TERCEIRIZAÇÃO NO TRC	30 - Sábado	08:30 às 17:30	R\$ 340,00
CURSO DE DEZEMBRO	DATA	HORÁRIO	VALOR
PLANEJAMENTO TRIBUTÁRIO NO TRANSPORTE DE CARGA E NA LOGÍSTICA	03 - Terça	08:30 às 17:30	R\$ 340,00
GESTÃO DE FROTAS - REDUZINDO CUSTOS	04 e 05 - Quarta e Quinta	18:30 às 22:00	R\$ 340,00
A QUALIDADE NA PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS DE TRANSPORTE - MOTORISTA E AJUDANTES	05 - Quinta	08:30 às 17:30	R\$ 340,00
A LEI DA JORNADA DE TRABALHO DO MOTORISTA PROFISSIONAL	07 - Sábado	08:30 às 15:30	R\$ 340,00
USO DE INDICADORES (KPI's) NA GESTÃO EMPRESARIAL	07 - Sábado	08:30 às 17:30	R\$ 340,00
ADMINISTRAÇÃO DO TEMPO COM FOCO NOS RESULTADOS	07 - Sábado	08:30 às 17:30	R\$ 340,00
GESTÃO NA MANUTENÇÃO DE FROTA	07 - Sábado	08:30 às 17:30	R\$ 340,00
DESENVOLVIMENTO DE TÉCNICAS ESTRATÉGICAS DE PERSUAÇÃO EM VENDAS NO TRC	12 - Quinta	08:30 às 17:30	R\$ 340,00
SASSMAQ - ATUALIZAÇÕES	12 - -Quinta	08:30 às 17:30	R\$ 340,00
ANÁLISE DE RESULTADO PARA TOMADA DE DECISÃO EM TRANSPORTADORAS	14 - Sábado	08:30 às 17:30	R\$ 340,00
MARKETING DE RELACIONAMENTO PARA EMPRESAS DE TRANSPORTE	14 - Sábado	08:30 às 17:30	R\$ 340,00
LEGISLAÇÃO NO TRANSPORTE DE PROD. QUÍMICOS PERIGOSOS	14 - Sábado	08:30 às 17:30	R\$ 340,00

Central de Atendimento SETCESP - JUNDIAÍ			
CURSO DE OUTUBRO	DATA	HORÁRIO	VALOR
LIDERANÇA ESTRATÉGICA: COMO LIDERAR EM TEMPOS DE CRISE	02 - Quarta	08:30 às 17:30	R\$ 340,00
ROTINAS TRABALHISTAS NA PRÁTICA	03 - Quinta	08:30 às 17:30	R\$ 340,00
SASSMAQ - ATUALIZAÇÕES	08 - Terça	08:30 às 17:30	R\$ 340,00
GERENCIAMENTO ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE	09 - Quarta	08:30 às 17:30	R\$ 340,00
EXCELÊNCIA NO ATENDIMENTO AO CLIENTE	17 - Quinta	08:30 às 17:30	R\$ 340,00
DOCUMENTOS FISCAIS ELETRÔNICOS NO TRC - ATUALIZAÇÕES	19 - Sábado	08:30 às 17:30	R\$ 340,00
FORTALECENDO O COMPORTAMENTO NEGOCIADOR - VENDAS#2	24 - Quinta	08:30 às 17:30	R\$ 340,00
LEGISLAÇÃO E CRIMES AMBIENTAIS NO TRANSPORTE	29 - Terça	08:30 às 17:30	R\$ 340,00
CURSO DE NOVEMBRO	DATA	HORÁRIO	VALOR
ORATÓRIA – A ARTE DE FALAR EM PÚBLICO – UMA ABORDAGEM PELA NEUROCIÊNCIA	07 - Quinta	08:30 às 17:30	R\$ 340,00
GESTÃO NA MANUTENÇÃO DE FROTA	09 - Sábado	08:30 às 17:30	R\$ 340,00
EMPREENDEDORISMO	09 - Sábado	08:30 às 17:30	R\$ 340,00
A QUALIDADE NA PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS DE TRANSPORTE - MOTORISTA E AJUDANTES	12 - Terça	08:30 às 17:30	R\$ 340,00
ADMINISTRAÇÃO FINANCEIRA: CONTAS A PAGAR E RECEBER	23 - Sábado	08:30 às 17:30	R\$ 340,00
USO DE INDICADORES (KPI's) NA GESTÃO EMPRESARIAL	27 - Quarta	08:30 às 17:30	R\$ 340,00
PLANEJAMENTO TRIBUTÁRIO NO TRANSPORTE DE CARGAS E NA LOGÍSTICA	28 - Quinta	08:30 às 17:30	R\$ 340,00
GESTÃO COMERCIAL PARA TRANSPORTADORAS	28 - Quinta	08:30 às 17:30	R\$ 340,00
MANUSEIO E ARMAZENAGEM DE PRODUTOS QUÍMICOS PERIGOSOS	30 - Sábado	08:30 às 17:30	R\$ 340,00
CURSO DE DEZEMBRO	DATA	HORÁRIO	VALOR
ENTREVISTA E SELEÇÃO POR COMPETÊNCIAS	04 - Quarta	08:30 às 17:30	R\$ 340,00
ANÁLISE DE PROBLEMAS X TOMADA DE DECISÃO E GESTÃO DO TEMPO	05 - Quinta	08:30 às 17:30	R\$ 340,00
GESTÃO ORÇAMENTÁRIA E FLUXO DE CAIXA	07 - Sábado	08:30 às 17:30	R\$ 340,00
ISS; ICMS; PIS; PIS CUMULATIVO; COFINS; COFINS CUMULATIVA; IRPJ e CSLL no TRC	14 - Sábado	08:30 às 17:30	R\$ 340,00

CURSO EM DESTAQUE!



APURAÇÃO DE CUSTOS E FORMAÇÃO DE FRETE NO TRC

A quem se destina? Coordenadores, diretores, executivos, gerentes, assistentes e profissionais das áreas de custos e comercial.

Qual o objetivo? Transmitir aos participantes conhecimentos sobre custos operacionais do transporte como: tarifas do setor (conceitos e cálculos), frete-peso, frete-valor, pedágios, impostos do setor e formação do frete.

E o conteúdo? Com carga horária média de 16 horas, o curso possui um extenso conteúdo programático que pode ser consultado na íntegra em: www.setcesp.org.br/cursos



“Em um ambiente de negócios cada vez mais competitivo é fundamental uma boa gestão operacional. E para reduzir custos no TRC, o ponto de partida é conhecê-los e entender como se comportam, e assim promover uma melhor tomada de decisão” Mario Íevenes, instrutor do curso.

Mario Íevenes – É formado em Administração de Empresas, pós-graduado em Logística e Supply Chain Management pela UMC e mestrando em Direção Estratégica. Iniciou vivência em empresas do segmento de Logística e Transporte Rodoviário há vinte anos nas áreas operacional e de gestão em atividades de Transporte e Armazenagem. Atuou como docente no Senac SP nos cursos de Logística e Gestão Empresarial, e atualmente ministra aulas na Faculdade Sumaré nos cursos de Tecnologia em Logística e na Universidade de Logística e Transportes do SETCESP, além ministrar cursos e treinamentos na entidade.

➤ Mais informações: (11) 2632-1068 / 2632-1066 treinamento@setcesp.org.br

➤ Inscrições pelo site: www.setcesp.org.br/cursos

Desconto progressivo para o mesmo curso livre: 2 participantes = 10% 3 a 5 participantes = 15% 6 ou mais participantes = 20%

* Preços especiais para associados. Para não-associados acrescenta-se 30% no valor do curso.



SEST SENAT CADA VEZ MAIS PRÓXIMO DO TRABALHADOR DO TRANSPORTE

Unidade de Guarulhos (SP) amplia horário de atendimento para oferecer mais opções aos profissionais do setor

O SEST SENAT é a maior referência em atendimentos de saúde e educação profissional aos trabalhadores do transporte. A instituição atende gratuitamente profissionais dos modais rodoviário, aéreo, ferroviário, metroviário, aquaviário, transportadores autônomos e dependentes oferecendo serviços de saúde, atividades de esporte e lazer, qualificação para o mercado de trabalho e incentivo a práticas inovadoras e tecnológicas.

É por isso, que a instituição desempenha papel de parceira das empresas. "O SEST SENAT nasceu de um desejo de oferecer aos trabalhadores do transporte oportunidades de desenvolvimento profissional de alto nível, assim como, assistência social e de saúde de ótima qualidade. Buscamos a profissionalização de todos os níveis das empresas do setor, de modo a induzir o desenvolvimento", afirma a diretora nacional do SEST SENAT, Nicole Goulart.

Nesse sentido, a unidade operacional de Guarulhos (SP) do SEST SENAT está, cada vez mais, estreitando sua relação com empresários e trabalhadores do transporte da região. A unidade,

*Este conteúdo foi produzido pelo SEST SENAT-Guarulhos

estendeu o horário de atendimento para às 18h de segunda à sexta. Já aos sábados ampliou a quantidade de profissionais para garantir um maior número de atendimento, tanto para consultas médicas quanto para cursos.

E em breve, a unidade Guarulhos dará início ao Projeto de Atendimentos de Saúde nas Empresas. Nessa iniciativa, o SEST SENAT leva seus profissionais da área de saúde (dentistas, fisioterapeutas, nutricionista e psicólogos) até as empresas, onde são feitos um cadastro e uma avaliação inicial dos trabalhadores. Eles, então, são encaminhados para, se for o caso, darem continuidade ao tratamento na unidade.

Desenvolvimento profissional

O SEST SENAT Guarulhos também dispõe de simulador de direção, tecnologia de ponta a serviço da qualificação profissional voltado ao transporte. A prática no equipamento faz parte do treinamento de motoristas de cargas e de passageiros e dá, aos alunos, experiência para enfrentarem desafios reais da profissão.

O simulador reproduz a experiência de dirigir vários tipos de

ônibus e de caminhões e permite que o aluno vivencie diversas situações que podem ocorrer no trânsito – como condições meteorológicas adversas, tráfego intenso e perigo na via. Com isso, é possível testar e adequar as reações do condutor.

Por lá, ainda há atividades no âmbito do Programa de Aperfeiçoamento para Eficiência Energética do SEST SENAT, que oferece cursos gratuitos, com metodologia inovadora e certificação internacional, que preparam os profissionais do transporte para esse desafio. As capacitações ensinam as práticas mais adequadas para diminuir o consumo de combustível e o desgaste dos veículos e, assim, elevar a produtividade e reduzir custos operacionais e impactos ambientais da atividade transportadora.

SEST SENAT Guarulhos (SP)

Rua Celso Rodrigues Salgueiro
Guarulhos - SP

(11) 2229-2929

De segunda a sexta-feira, das 8h às 18h.
Aos sábados, das 8h às 12h

www.sestsenat.org.br/guarulhos

ApisulMOB

Plano de viagem para o motorista já integrado com o seu monitoramento?

TEMOS A SOLUÇÃO



Confirmação de entrega



Confirmação de entrega com foto



Aumento de desempenho de Tracking



Acompanhamento de frota em tempo real.



Comunicação facilitada entre motorista e operador de monitoramento



*Quando utilizado em conjunto com o ApisulLog 2.0

GRUPO APISUL. TUDO PARA VOCÊ TRANSPORTAR BEM.

/GrupoApisul

www.apisul.com.br

(51) 2121-9000

Grupo
 APISUL

“LIBERDADE FINANCEIRA ALIADA À SEGURANÇA”

Uma administradora de meios de pagamento garante segurança tanto para a empresa como para o caminhoneiro autônomo, conta Felipe Dick, CEO da Roadcard



FELIPE DICK “Investimos muito em levar para o mercado não só a melhor forma de pagamento, mas uma solução que ofereça a maior liberdade de escolha”.

Economista com MBA pela Fundação Dom Cabral e Kellogg de Chicago (EUA) e ex-diretor executivo da Pamcary no segmento de Logística e Gerenciamento de Risco, Felipe Dick ajudou, em 2011, a criar a Roadcard. A empresa é focada em meios de pagamentos para o mercado de transporte rodoviário de carga com o Sistema Pamcard que, em parceria com o Banco Bradesco, Banco do Brasil e Sem Parar, opera com cartões pré-pagos e Tag de pedágio para pagamento. Em bate-papo com a Revista SETCESP o executivo falou sobre como a informalidade no pagamento de frete pode ser nociva ao setor.

Quais benefícios a Roadcard oferece ao intermediar a relação de pagamento entre transportadoras e motoristas autônomos? A solução de pagamento de frete, pedágio e despesas oferece agilidade, liberdade e segurança para quem paga e para quem recebe. No caso do TRC, o sistema da Roadcard oferece para a transportadora uma ferramenta de gestão completa, como um gerenciador financeiro. É possível que o gestor da empresa delegue acessos para várias áreas que participam do pagamento ao motorista, garantindo controle, agilidade e segurança, aumentando sua eficiência operacional, eliminando retrabalho e reduzindo riscos de incidência de erros. Para os motoristas, por meio do sistema Pamcard é possível receber créditos do frete nos cartões Pamcard Bradesco e Banco do Brasil, além de créditos em conta corrente, conforme a vontade do motorista. Os cartões são de débito e possibilitam a transferência para a conta corrente, compra em toda a rede Visa e saques nos quiosques dos bancos. Investimos muito em levar para o mercado não só a melhor forma de pagamento, mas uma solução que ofereça a maior liberdade de escolha ao motorista e as transportadoras, e continuaremos a investir para que a nossa solução gere ainda mais benefícios aos nossos clientes.

De que forma a implementação dos sistemas de pagamento eletrônico de frete se tornou um avanço para o setor de transportes rodoviário de cargas? O avanço se deu pela estrutura montada com foco em agilizar o pagamento e melhorar a relação entre as empresas e os motoristas autônomos. Isso foi muito importante para que, por exemplo, a lei do pagamento de frete avançasse e levasse ao mercado uma confiança maior nesta relação de contratação. A formalização das condições de contratação e pagamento por meio de uma administradora de meios de pagamento garante esta segurança tanto para a empresa como para o caminhoneiro autônomo, que se sentem protegidos na relação de pagamento do serviço de transporte. Esta sempre foi a nossa preocupação.

Na sua opinião, o que precisa ser feito para acabar de vez com as cartas fretes? É necessário que haja um trabalho forte de conscientização para que todos os agentes deste processo entendam o quanto é nociva a carta frete, o quanto ela piora a vida do caminhoneiro, e traz consequências negativas para o governo e toda a sociedade, como a questão de segurança nas estradas, por exemplo. No mes-

mo nível de importância é fundamental que os órgãos envolvidos mantenham uma fiscalização intensiva e automatizada para que esta prática seja eliminada. Os postos de combustíveis, por exemplo, são importantes para a cadeia logística, mas precisam rever seus processos e não incentivar a prática da carta frete que escraviza o motorista e gera insegurança para o contratante do frete.

Existem várias empresas voltadas para pagamento eletrônico, mas a Roadcard se especializou no transporte rodoviário de carga. Como foi para companhia enxergar nesse nicho uma oportunidade de negócio e em qual modelo de gestão aposta para se diferenciar no mercado? Desde 2001, quando nossa parceira Pamcary, uma empresa de 54 anos de atuação no mercado do TRC, nos apresentou esta necessidade, vimos uma oportunidade de atuar em um nicho importante do Brasil e totalmente virgem, quanto a tecnologia de meio de pagamento, na época, já era realidade para os mercados de varejo. Implantar uma solução de meio de pagamento usando um cartão não era desafio, o desafio era adequar a solução para um mercado tão complexo como o transporte rodoviário. Hoje estamos confiantes que temos a melhor solução do mercado exatamente pelo aprendizado que absorvemos da Pamcary e tudo que o mercado de transporte nos ensinou, um diferencial para a Roadcard que até hoje faz a diferença.

Quais são os principais desafios da Roadcard para os próximos anos? Este ano a Roadcard faz oito anos e, desde o primeiro ano, investimos em levar ao mercado soluções que gerem maior liberdade e segurança para nossos clientes. Temos investimentos já programados para 2021 e nem entregamos todas as novidades de 2019. Queremos continuar a ser a melhor administradora de pagamento de frete na percepção do mercado e, para isso, a inovação sempre será o nosso norte.

Como executivo, qual é o seu sonho? Acredito muito que a realização de uma empresa não seja só pelo resultado positivo e pela satisfação de seus clientes, mas sim, pela vontade das pessoas em querer participar deste time. Meu sonho é que os melhores profissionais do mercado desejem trabalhar na Roadcard e até mesmo que um estudante formado nas principais universidades tenha vontade de fazer parte do nosso time e iniciar a carreira conosco. Acho este um grande termômetro para medir o sucesso de nossa empresa. ■

A ROADCARD, LÍDER EM GESTÃO INTELIGENTE DE PAGAMENTOS, OFERECE A SOLUÇÃO MAIS COMPLETA DO MERCADO.



Com a Solução Pamcard, a sua empresa ganha mais agilidade, flexibilidade e segurança, além da certeza de estar sempre operando de acordo com a legislação.

Associado Setcesp tem condições especiais.
Entre em contato com a gente: comercial@roadcard.com.br



www.roadcard.com.br



'BLOCKCHAIN DO TRANSPORTE'

A COMJOVEM SP promoveu no dia 27 de agosto uma reunião em parceria com a Intelipost – startup que atua há alguns anos no setor de transporte rodoviário de cargas –, que marcou o primeiro encontro para o desenvolvimento da blockchain que irá atender o TRC.

Na oportunidade, as transportadoras participaram e contribuíram com ideias para a elaboração do projeto.

"A intenção é dividir as dores e desejos que temos na hora de contratar um motorista profissional", disse Luís Felipe Machado, vice-coordenador da COMJOVEM SP reforçando a necessidade da adesão do setor ao projeto "quanto mais dados, mais sucesso por meio da blockchain. Tudo que precisamos está em nossas mãos, basta termos boa vontade de compartilhar", concluiu.

INTELIGÊNCIA EMOCIONAL

Dia 9 de agosto foi realizada pela COMJOVEM SP uma reunião com a presença do palestrante Bruno Cesar de Melo, que falou sobre 'Inteligência Emocional'.

A palestra teve o intuito de trazer motivação e perspectiva sobre o que é ser proativo e reativo e como isso faz uma enorme diferença para as transportadoras. "Quando você projeta de forma incessante algo negativo, que não vai dar certo, que os negócios não vão prosperar, isso te faz reativo, porém enquanto isso, diversas empresas progredem sendo guiadas por alguém proativo que encara as coisas de forma positiva", declarou Bruno.

O palestrante, que também é empresário do TRC, durante sua apresentação fez questão de destacar, "na crise, o dinheiro não some, ele muda para às mãos de alguém com sonhos e propósitos".



Omnicarga

Omnilink
Mais integrado, conectado e seguro.

PARA TODOS OS TIPOS DE CARGAS. PARA TODOS OS TIPOS DE OPERAÇÕES.

Omnicarga é a solução de isca eletrônica da Omnilink, ideal para o rastreamento de cargas, reforçando o gerenciamento de risco em operações de transporte.

Nas versões retornável e descartável, a **Omnicarga** é discreta e opera com comunicação **GPRS, rádio frequência e GPS**, além de contar com um portal exclusivo para o acompanhamento da carga.

Personalizável e flexível. **A Omnicarga é o diferencial de segurança ideal para a sua operação.**



NOVOS ASSOCIADOS



(11) 2615-9880



www.e4log.com.br
(11) 4524-3275 / 99881-4729 /
94031-2427



www.fretador.com.br
(19) 3546 5444



www.loguber.com.br
(11) 4617-3938



www.nflsi.com.br
(11) 5555-4101



www.rapidofigueiredo.com.br
(11) 2487-7066



www.referencialtransportes.com.br
(11) 3902-7567



(11) 4816-7812 / 4526-8811



www.chrobinson.com/pt-br/
(11) 2397-0710

TIAGO COLIN

Gerente de Logística
da C.H. Robinson

“Queremos estar próximos aos principais acontecimentos do TRC e bem informados em relação as novas tendências no setor, principalmente, na área de gerenciamento de riscos e seguros. Por isso, resolvemos contar com a ajuda do SETCESP”.



Associe-se ao SETCESP
Faça parte de um time campeão!

(11) 2632 1072
comercial@setcesp.org.br

MOTUL

O MELHOR DAS PISTAS É TAMBÉM ESPECIALISTA EM ECONOMIA NAS ESTRADAS

A linha **TEKMA** possui um pacote de aditivos preciso que garante a **limpeza do motor** proporcionando **maior economia de combustível** durante todo o período de uso do óleo.

✓ **Maior extensão de troca**

Graças a utilização de matérias primas de primeira qualidade, conseguimos fórmulas mais estáveis, preparadas para as aplicações mais severas do mercado.

✓ **Maior economia de combustível**

Preocupados com o meio ambiente e a rentabilidade dos nossos clientes, formulamos os lubrificantes com o máximo respeito pelos padrões da montadora, colocando modificadores de atrito que melhoram a eficiência do motor.

✓ **Maior custo benefício por KM rodado**

Um lubrificante robusto, de longa duração manterá seu motor em melhores condições durante mais tempo, melhorando a disponibilidade dos equipamentos ao longo do ciclo de vida e otimizando os custos de manutenção.



Liba Propaganda



(19) 3254.4149 . (19) 3252.4715



vendas@techlubmotul.com.br



www.techlubmotul.com.br

Equipe SETCESP,

Estamos gostando muito de participar dos eventos do sindicato.

Vocês estão de parabéns porque todos os temas abordados são extremamente interessantes para o nosso dia a dia.

Sérgio Ricardo Veçoso
América T.I. Transportes

Prezada Silmára,

Agradecemos a receptividade por parte de todos os envolvidos e em especial a sua atenção. Com certeza estaremos em breve colhendo frutos desta nova parceria.

Eugênio Martins Manssini
América T.I. Transportes

Uma homenagem sensacional e muito justa ao nosso caro Rochinha. Evento maravilhoso como sempre. Vocês estão de parabéns!

Mauricio Fracaro
Executivo Comercial – Atual Cargas

Silmára Uva,

O SETCESP é uma organização que eu conheço bem. Utilizo bastante aqui os serviços de consultoria jurídica e de departamento pessoal. Estou sempre em contato e a ideia agora é participar ainda mais.

Cleber Brito
NFL Soluções Integradas Logística (Grupo Flatel)



Escreva para a Revista SETCESP

.....
imprensa@setcesp.org.br

EXCLUSIVIDADE SETCESP, UM GRUPO DE PESO FEITO PARA VOCÊ!

TABELA DE PREÇOS (96 MESES)

MODELO	CRÉDITO	PARCELA*
4.150 DELIVERY	160.832,00	1.928,17
15.190 OD	209.040,00	2.506,12
CONSTELLATION 19-330 CTC	318.250,00	3.815,41

Sujeito a alteração sem aviso prévio do fabricante, de acordo com a lei 11.795/2008 e normas estabelecidas pelo BACEN. *Valor da parcela com seguro de vida, fundo de reserva e taxa de administração.



www.consorcio**maggi**.com.br
f /consorcio**maggi**

Cinto de segurança salva vidas.
Imagens meramente ilustrativas.



[1] Conforme prazo descrito no termo de aditamento do grupo 728. Imagens meramente ilustrativas.

Contato:

Carlos Passini
Cel: (11) 9.8157-0300
carlos.passini@consorcio**maggi**.com.br

Gilberto Barizon
Cel: (11) 9.8677-1159
gilberto.barizon@consorcio**maggi**.com.br

Patricia Silveira
Cel: (11) 97777-7370
patricia.silveira@consorcio**maggi**.com.br

Alexandre Nascimento
Cel: (11) 9.8191-0204
alexandre.nascimento@consorcio**maggi**.com.br



**Caminhões
Ônibus**

PENSE NISSO

APRENDI MAIS COM OS ERROS E OS FRACASSOS

por **Luiz Marins***

A grande verdade é que aprendi mais com meus erros e fracassos do que com meus acertos e vitórias.

Assim como aprendi sempre mais com as críticas e correções do que com os elogios e bajulações.

Quando erramos, por menos que deixemos transparecer às outras pessoas, sempre fazemos um exame de consciência, nos envergonhamos e aprendemos. Há pessoas que vivem buscando desculpas, justificativas, dissimulações para não enfrentar os próprios erros e com isso, não aprendem tudo o que poderiam para mudar, melhorar e crescer.

"Só não erra, quem não faz!". Há pessoas que têm um medo muito grande de errar. Esse medo faz com que elas acabem deixando de fazer muitas coisas, de participar, de lutar, de se envolver. Às vezes, o medo de errar é tão grande que essas pessoas ficam literalmente travadas e nem sequer se sentem confortáveis em emitir uma opinião".

O que acontece é que o medo da crítica gera nas pessoas um **mindset** fixo, como afirma Carol Dweck

em seu livro "**Mindset**" e essas pessoas não têm sucesso, nem motivação para tentar, correr riscos e empreender, pois viver e vencer envolvem riscos e só pessoas sem medo de errar conseguem vencer num mercado competitivo como o que vivemos. "Errar não só é humano, como necessário" afirmo em meu livro e isso precisa ser compreendido pelas pessoas e ensinado às crianças.

É claro que falo do erro honesto – aquele que acontece pelo desejo de acertar ou por falta de atenção. Não falo do erro dos que deixam cair de propósito e que são desonestos intelectuais e morais e que cometem erros propositalmente para prejudicar pessoas e empresas. Essas pessoas não merecem nenhum respeito!

É preciso ter coragem para errar e enfrentar os erros cometidos, pedir desculpas e recomeçar.

Assim como eu, procure aprender com seus erros e fracassos. E lembre-se: só não erra, quem não faz!

Pense nisso. Sucesso!

* Luiz Marins é antropólogo, professor e consultor de empresas no Brasil e no exterior.

JUNTOS NA ESTRADA

Não perca esta oportunidade.
Anuncie aqui e dê visibilidade
para a sua marca.

freepik.com



Um dos mais nobres e difundidos espaços jornalísticos do Sindicato das Empresas de Transportes de Carga de São Paulo e Região, a **Revista SETCESP** leva ao transportador rodoviário de cargas matérias interessantes e atualizadas sobre o setor, notícias e informações sobre seus associados e as principais ações da entidade.

Número de páginas: 80
Tiragem: 8.000 exemplares
Circulação: Nacional
Periodicidade: Bimestral

RESERVE O SEU ESPAÇO
(11) 2632-1070
imprensa@setcesp.org.br

Realização:

SETCESP

SINDICATO DAS EMPRESAS DE TRANSPORTES DE CARGA DE SÃO PAULO E REGIÃO



Associados Mantenedores:



.:buonny



De Nigris
Concessionário Mercedes-Benz

Divena
CAMINHÕES

FACCHINI

MAN



MOTUL



Omnilink
Mais integrado, conectado e seguro.

PAMCARY



PGSITRON Stoneridge

pró-frotas



Rodobens

sascar
uma empresa do grupo Michelin

vb

VIPAL
BORRACHAS

ult
Universidade Corporativa
de Logística e Transporte