

A corrida pela adequação à emissão do CIOT

Transporte rodoviário enfrenta uma das maiores mudanças regulatórias dos últimos anos



ESG

TRC debate
Sustentabilidade
na Alesp

Serviços SETCESP

Custos em
alta exigem
suporte estratégico

Finanças & Investimento

Jornada 6x1:
impactos da redução
da carga horária



Quando as regras mudam

Caro leitor,

Se você perguntar a um transportador qual é o maior desafio enfrentado no setor, é bastante provável que a resposta inclua as mudanças constantes na legislação. As alterações regulatórias têm impacto direto nas operações.

Nesta edição, destacamos o fato de a Medida Provisória 1.343/2026 ter passado a restringir a atuação de transportadores ao prever o bloqueio automático do CIOT para empresas que não cumprirem o piso mínimo do frete.

Em entrevista, o empresário Luiz Rustiguel compartilha como sua empresa enfrentou esse processo de adaptação, quais foram as medidas adotadas para garantir a continuidade das operações.

Também há mudanças à vista com a redução da carga horária de trabalho e o fim do modelo 6x1. Entenda como essa proposta pode afetar nosso setor, que possui características operacionais bastante específicas.

Também trazemos informações importantes sobre a nova redação da NR-1. As recentes diretrizes já estão em vigor e as transportadoras estão sujeitas à eventuais autuações pela Inspeção do Trabalho.

Mas o setor não apenas reage às mudanças: ele também participa ativamente da construção de soluções. Por meio da Comissão de Sustentabilidade do SETCESP, foram apresentadas contribuições ao projeto de lei estadual que propõe a criação do Código ESG na Alesp, reforçando o compromisso do transporte com a Sustentabilidade.

Esses são apenas alguns dos temas que você encontrará a seguir. Um conteúdo preparado para informar, orientar e contribuir com a gestão e o desenvolvimento das empresas de transporte.

Ótima leitura!

Marcelo Rodrigues, presidente do Conselho Superior e de Administração do SETCESP

SETCESP

EXPEDIENTE

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

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

Presidente do Conselho Superior e de Administração:

Marcelo Rodrigues

Vice-Presidentes:

- 1º Vice-presidente: Helio J. Rosolen
- 2º Vice-presidente: Ramon Garcia de Alcaraz
- 3º Vice-presidente: Roberto Mira Junior
- 4º Vice-presidente: Thiago Menegon
- 5º Vice-presidente: Cesar Pelucio

Secretário Geral: Luis Felipe Machado

- 1º Suplente: André Fernando Rossetti
- 2º Suplente: Robson Assis Ribeiro

Diretor Financeiro: Evandro Samuel Ferrari

- 1º Suplente: Deraci Pontes Pereira
- 2º Suplente: Luiz Henrique Rustiguel

Presidente Executiva: Ana Jarrouge

CONSELHO FISCAL

Titulares: Altamir Filadelfi Cabral, Marinaldo Barbosa dos Reis e Barbara Pereira Calderani
Suplentes: Armando Masao Abe e Marina Lima

DELEGADOS REPRESENTANTES

Titular: Marcelo Rodrigues
Suplente: Adriano Depentor

REVISTA SETCESP EXPEDIENTE

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

CONSELHO EDITORIAL

Marcelo Rodrigues, Evandro Samuel Ferrari, Helio J. Rosolen, Luis Felipe Machado, Ana Jarrouge e Camila Florencio

Coordenação

Camila Florencio

Produção Editorial

Comunicação SETCESP

Reportagem e Redação

Aline Maciel

Colaboração

Ana Moreira

Fotografia

Comunicação SETCESP

Direção de Arte e Diagramação

Roberto Cesar Gomes

Circulação: Nacional

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



www.setcesp.org.br

Acompanhe as principais notícias do SETCESP



Acesse

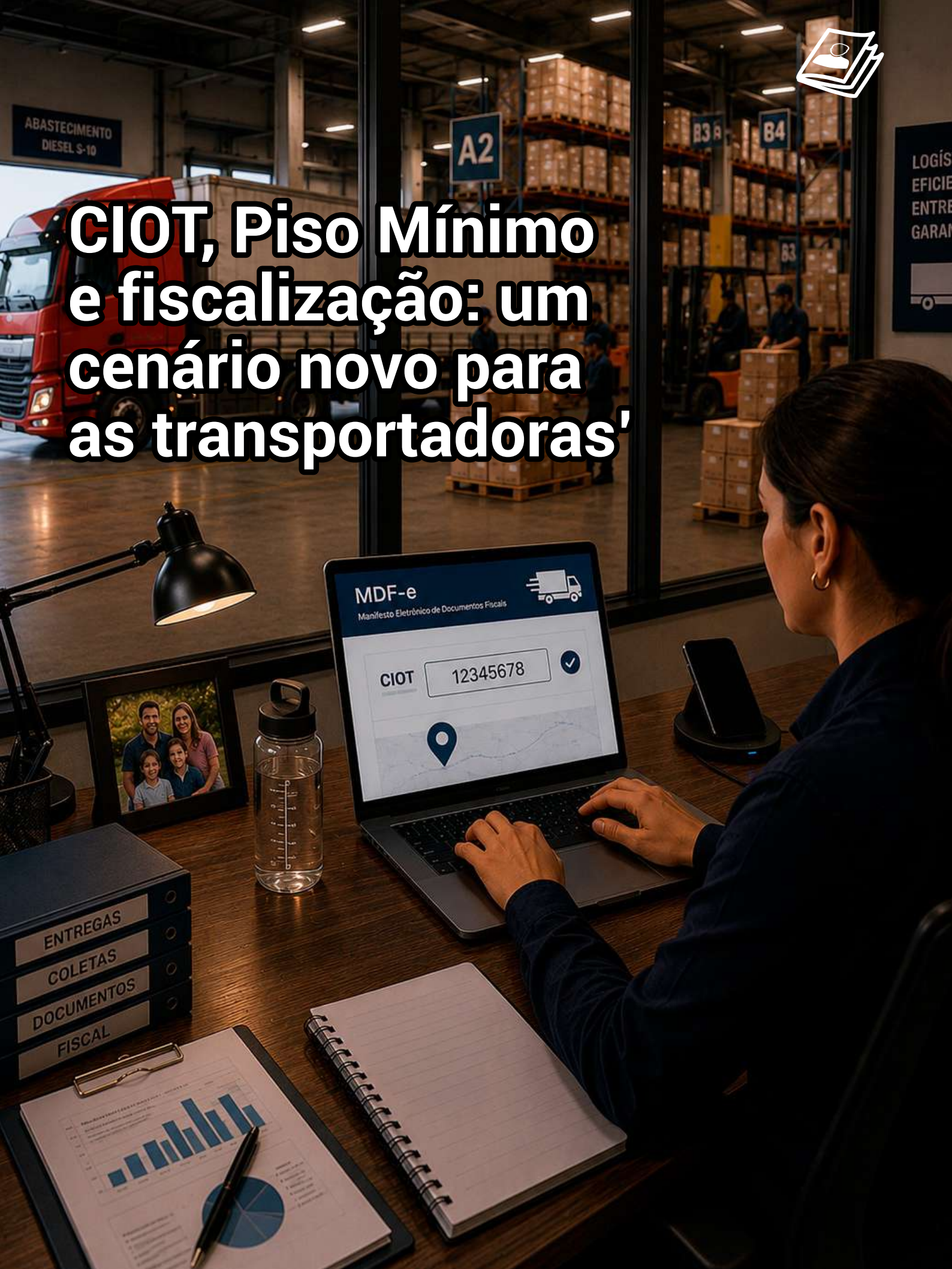




- 5** **MATÉRIA DE CAPA**
CIOT, Piso Mínimo e fiscalização: um cenário novo para as transportadoras'
- 15** **SETCESP ENTREVISTA**
Luiz Rustiguel diretor de Cargas Completas do SETCESP
- 20** **SETCESP EM AÇÃO**
Agenda (março/abril/maio)
- 27** **SERVIÇOS SETCESP**
Custos em alta exigem suporte estratégico
- 33** **EVENTOS**
O custo da instabilidade
- 41** **ESG**
Transporte ganha espaço no debate sobre ESG na Alesp
- 47** **IPTC**
Alta do diesel: IPTC analisa efeitos no mercado de transportes
- 50** **BATE-PAPO EMPRESARIAL**
"Quem não gerencia pneus não gerencia custos"
- 52** **FINANÇAS E INVESTIMENTOS**
Jornada 6x1 em debate: os impactos da redução da carga horária no TRC
- 58** **TECNOLOGIA**
Como a IA pode elevar a produtividade?
- 62** **NÚCLEO OPERACIONAL**
Roubo de cargas no estado recua em 2025, mas prejuízo ao setor pode chegar a R\$ 309 milhões
- 69** **GENTE E GESTÃO**
Tem início a vigência das regras da NR-1. Sua empresa está preparada?
- 76** **VEZ & VOZ**
Quantas mulheres cabem dentro de uma única mulher?
- 81** **BEM-VINDOS**
Veja quem chegou no nosso time



CIOT, Piso Mínimo e fiscalização: um cenário novo para as transportadoras'



ABASTECIMENTO
DIESEL S-10

A2

B3 A

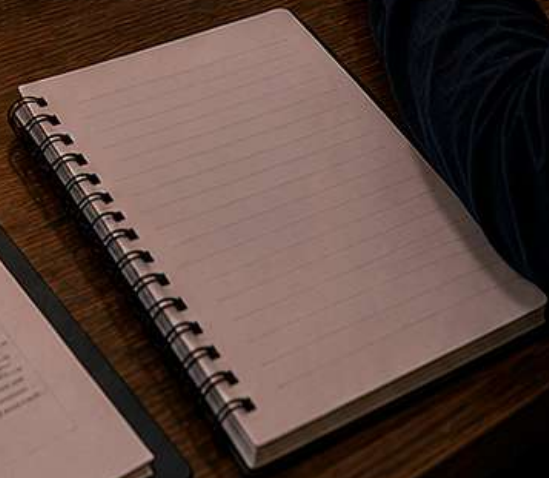
B4

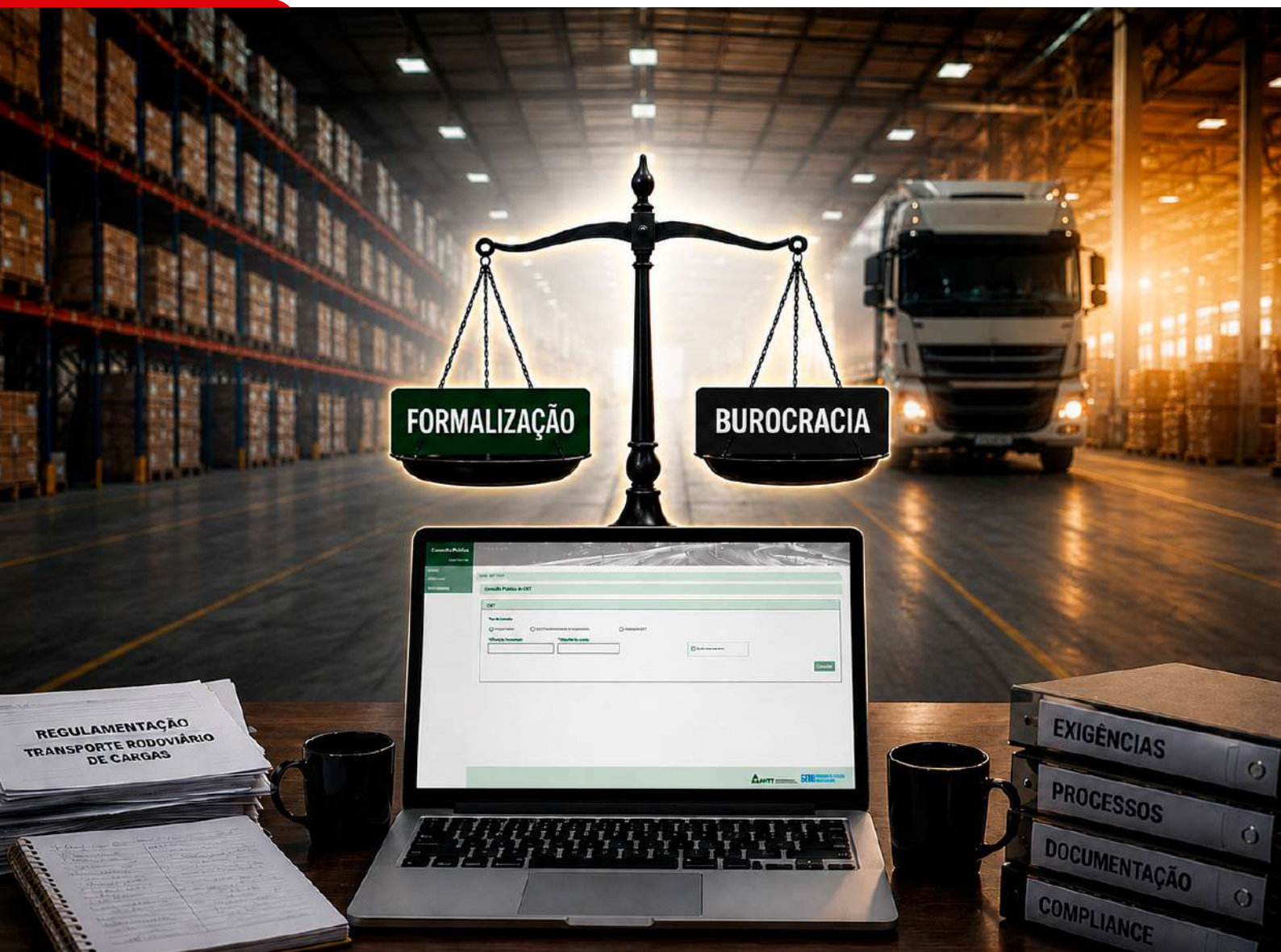
LOGÍSTICA
EFICIENTE
ENTRE
GARANTIAS

MDF-e
Manifesto Eletrônico de Documentos Fiscais

CIOT 12345678 ✓

- ENTREGAS
- COLETAS
- DOCUMENTOS
- FISCAL





Novas regras dividem opiniões e reacendem o debate entre formalização e aumento da burocracia

A essa altura, se você é transportador ou trabalha em uma transportadora, já sabe que toda operação de transporte precisa agora da emissão do CIOT (Código Identificador da Operação de Transporte). Foi a Medida Provisória nº 1.343/2026, publicada em 19 de março deste ano, que trouxe novas diretrizes sobre este Código.

Tudo começou com o Piso Mínimo de Frete.

Lá em 2018, quando houve a greve dos caminhoneiros que parou o país, uma das pautas de reivindicação dos autônomos era justamente o tabelamento do frete mínimo para a categoria.

Na ânsia de suspender a paralisação, o governo editou a Medida Provisória nº 831, que mais tarde foi convertida na Lei nº 13.703/2018, que instituiu a Política Nacional do Piso Mínimo.

Só que essa metodologia é aplicada exclusivamente à modalidade de transporte de Carga Lotação, conforme informa Gil Menezes, assessora jurídica da NTC&Logística. Ela conta que, nos últimos meses, por conta



do cenário de guerra internacional que refletiu na alta do diesel, houve novamente uma pressão da categoria, dessa vez, para o Piso Mínimo ser efetivamente fiscalizado.

“Só que a ANTT (Agência Nacional de Transporte Terrestre) não tinha condição de fiscalizar amplamente, porque não tem efetivo para isso. Então, foi proposto criar um mecanismo para fazer isso de forma digital”, esclareceu Menezes. Foi por essa razão que o CIOT voltou à cena.

CIOT no MDF-e

A estratégia da ANTT foi vincular a obrigatoriedade do Código ao MDF-e (Manifesto Eletrônico de Documentos Fiscais). Embora a agência não possa impedir diretamente a emissão de documentos fiscais, a inclusão obrigatória do CIOT no MDF-e passou a funcionar como mecanismo de controle.

Assim, com a publicação da Resolução ANTT nº 6.078, ficou estabelecido que, a partir de 24 de maio de 2026, todas as operações de transporte, sejam elas de Carga Lotação ou não, devem emitir o CIOT.

“Houve um acordo entre a ANTT e a Secretarias da Fazenda de todos os estados para adaptar um espaço no Manifesto para informar o CIOT”, detalha Aduino Bentivegna Filho, assessor jurídico do SETCESP.

Para quem é obrigatório?

Antes de mais nada, é preciso esclarecer: uma coisa é o Piso Mínimo e a outra coisa é o CIOT. “Embora sejam irmãos gêmeos, cada um tem suas características”, orienta Bentivegna.

A obrigatoriedade do Piso Mínimo vale para operações de Carga Lotação. Já a emissão do CIOT possui alcance maior: ela é exigida tanto das empresas que subcontratam TACs (Transportadores Autônomos de Carga) e TACs equiparados (empresas com até três caminhões) quanto para as transportadoras que realizam operações com frota própria, seja de Carga Lotação ou Fracionada.

“Se no meu caminhão eu levo carga de dois ou mais clientes diferentes com CNPJs distintos, aí é



transporte de Carga Fracionada”, explica o assessor. Ele ainda reforça: “se o cliente for um só, ainda que eu emita dez manifestos, aí é transporte de Carga Lotação”, completa.

No momento da emissão do CIOT, o transportador deverá enquadrar a operação em uma das seguintes categorias:

- I. operação de transporte do tipo Carga Lotação;
- II. operação de transporte do tipo Carga Fracionada; ou
- III. operação de transporte TAC-Agregado.

O TAC agregado possui características específicas em relação à forma de contratação e à remuneração. “É uma operação com exclusividade contratual, normalmente firmada por períodos entre dez e 30 dias”, afirma Bentivegna.

A assessora da NTC&Logística acrescenta que o pagamento do TAC deve ocorrer obrigatoriamente por meios eletrônicos, como PIX ou IPEF (Instituição de Pagamento Eletrônico de Frete).

Integração de sistemas e a emissão

As IPEFs também passaram a desempenhar papel importante na emissão do CIOT. Embora o código possa ser gerado diretamente no site da ANTT, isso depende da integração entre os sistemas da transportadora ao da agência.



Conheça nossa cooperativa:



Crédito para realizar seus planos

Linhas com condições atrativas, ideais tanto para necessidades do dia a dia quanto para objetivos de longo prazo.

Financiamento de Caminhões*

Veículos novos e usados com até 20 anos-modelo.

Implementos e Equipamentos*

Flexibilidade para a aquisição de conjuntos ou de bens individualmente, como semirreboque, graneleiro, sider, baú frigorífico, prancha, entre outros.

Soluções para os seus bens

Seguros personalizados, facilitação de burocracias de frete, sistemas para gestão de frota, câmbio e muito mais.





Na prática, porém, a adequação tecnológica tem gerado dificuldades, sobretudo para pequenas e médias empresas.

Segundo Marcos Ribeiro, também assessor jurídico do SETCESP, grandes transportadoras conseguem desenvolver sistemas próprios de integração. Já empresas menores acabam recorrendo às IPEFs, gerando novos custos operacionais.

“O CIOT pode representar um avanço para o transportador autônomo. Mas, para muitas transportadoras, trouxe aumento de burocracia, necessidade de desenvolvimento de sistemas e duplicidade de fiscalização”, ressalta Ribeiro.

Ele destaca que as empresas agora precisam reportar informações tanto no CIOT quanto no MDF-e, dois documentos utilizados para fins de controle e fiscalização.

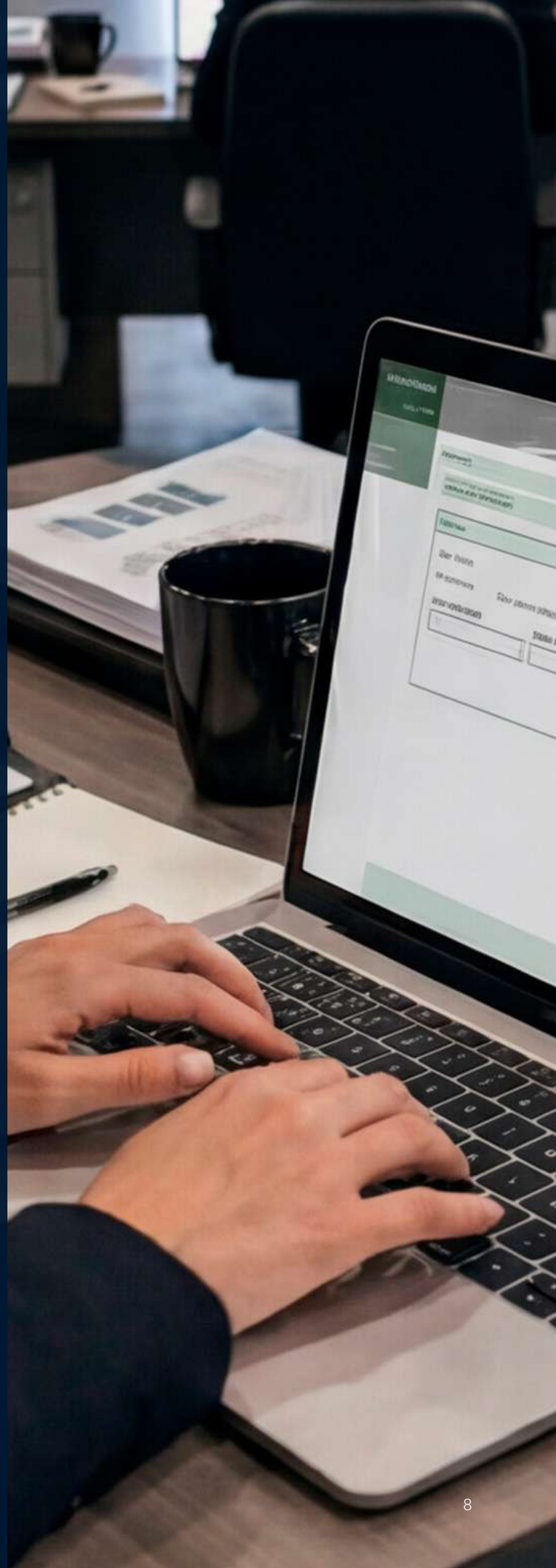
Por outro lado, José Amaral, superintendente de Serviços de Transporte da ANTT, defende que o novo modelo traz mais segurança operacional.

“A ANTT fará a validação automática das informações. Caso haja inconsistências, o sistema bloqueará a emissão do CIOT, reduzindo o risco de autuações por erros ou divergências”, reforça.

De acordo com Amaral, o sistema também informará previamente quando o valor reportado estiver abaixo do piso mínimo. E, nos casos de indisponibilidade do sistema, será permitido emitir o CIOT em contingência, com transmissão posterior das informações em até sete dias.

“A transportadora reduz o risco de autuações por interpretações equivocadas. Além disso, o sistema avisará previamente quando o valor informado estiver abaixo do piso mínimo. Com isso, há uma tendência de redução no número de autos de infração”, comenta Amaral.

Sobre a responsabilidade de quem deve emitir, Ben-tivegna esclarece que, se um embarcador contratou uma ETC (Empresa de Transporte de Carga) que iria fazer a operação, mas por um outro motivo ela acabou subcontratando um TAC, é a transportadora que subcontratou que terá que gerar o CIOT.





QUEM DEVE EMITIR O CIOT?

ENTENDA DE QUEM É A RESPONSABILIDADE PELA GERAÇÃO DO CÓDIGO



CASO 1) ETC É CONTRATADA PARA A OPERAÇÃO MAS SUBCONTRATA UM TAC



- Embarcador contrata a ETC para realizar o transporte



- ETC foi contratada pelo embarcado, mas por algum motivo



- A ETC subcontractou um TAC para fazer a operação



QUEM EMITE O CIOT?

A ETC que **subcontratou** é a responsável por gerar o CIOT

CASO 2) A ETC SUBCONTRATA OUTRA ETC (QUE NÃO É EQUIPARADA)



- Embarcador contrata a ETC para realizar o transporte



- ETC foi contratada pelo embarcado, mas por algum motivo



- A ETC subcontractou outra ETC (que não é equiparada) para fazer a operação



QUEM EMITE O CIOT?

A ETC que foi **subcontratada** é a responsável por gerar o CIOT



Agora, se uma ETC (Empresa de Transporte de Carga) subcontratou outra ETC, que não é equiparada, será a subcontratada que terá que gerar o Código.

“Quando são operações envolvendo Carga Fracionada e TAC agregado, a ANTT libera o CIOT mesmo com o valor abaixo do piso mínimo, mas quando é Carga Lotação, ela bloqueia o campo XML da emissão do manifesto”, avisa Bentivegna.

Além disso, o Confaz (Conselho Fazendário) baixou o Ajuste SINIEF (Sistema Nacional de Informações Econômicas Fiscais) 03 de 2026, que estabelece que a partir de 1º de junho nenhum MDF-e poderá ser gerado sem o número do CIOT.

O cálculo do Piso Mínimo

Neste panorama, as dúvidas sobre o cálculo do piso mínimo do frete estão entre as principais reclamações das empresas.

Raquel Serini, economista e coordenadora de projetos do IPTC (Instituto Paulista do Transporte de Cargas), relata que muitos transportadores ainda enfrentam dificuldades para interpretar as tabelas e os critérios utilizados no cálculo.

Para uma melhor compreensão, ela afirma que o primeiro passo é identificar corretamente o tipo de operação.

“O transportador precisa fazer um verdadeiro **checklist** de conformidade para entender se sua operação está ou não enquadrada no piso mínimo. Se não estiver, permanece válida a livre negociação”, explica a economista.

Quando a operação se enquadra na regra, quatro fatores principais precisam ser considerados:

- ✓ número de eixos;
- ✓ distância percorrida;
- ✓ categoria da carga;
- ✓ tabela aplicável (A, B, C ou D).

As tabelas A e B são utilizadas em operações padrão de Carga Lotação. Já as tabelas C e D se aplicam à operação de Carga Lotação, mas que também são consideradas de alto desempenho, caracterizadas por cargas com frequência fixa e tempos definidos de carga e descarga.





"A utilização das tabelas de alto desempenho exige comprovação contratual", ressalta Serini.

Para apoiar as empresas a fazerem o cálculo correto do Piso Mínimo do frete, o SETCESP disponibiliza gratuitamente, via IPTC, uma **Calculadora do Piso Mínimo de Frete** que já funciona com os coeficientes atualizados onde o usuário precisa apenas inserir os parâmetros da operação.

Após observar os valores do Piso Mínimo de Frete, o presidente do Conselho Superior e de Administração do SETCESP, Marcelo Rodrigues, sugere que os contratos devem ser analisados e, se estiverem fora do piso mínimo, é preciso ser feita uma renegociação com os contratantes.

"Devemos nos atentar aos custos e às questões fiscais que envolvem a operação para evitar autuações", destaca Rodrigues. Segundo ele, as operações de transporte com cargas de baixo valor agregado em longas distâncias tendem a ser as mais impactadas, e os contratantes desse tipo de serviço, geralmente, enfrentam maior dificuldade para compreender a regra.

Multas para quem?

A fiscalização do Piso Mínimo de Frete recai sobre o contratante a partir das informações declaradas no CIOT.

"A ANTT poderá aplicar multas quando houver tentativa de burlar a legislação, por exemplo, informando um valor no CIOT apenas para viabilizar sua emissão e, posteriormente, registrando no MDF-e um valor abaixo do piso mínimo do frete. Esse tipo de situação pode ocorrer, principalmente porque é com base nas informações fiscais que ocorre o recolhimento de impostos, levando algumas empresas a declararem valores menores para reduzir a carga tributária", fala Amaral.

Sempre que for identificado o frete abaixo do piso mínimo, a primeira penalidade é multa equivalente ao dobro da diferença entre o valor pago e o mínimo estabelecido. As multas variam de R\$ 550 a R\$ 10,5 mil por infração. No entanto, o principal ponto de atenção é a reincidência.

Pela Medida Provisória nº 1.343, transportadores que não cumprirem as regras do pagamento do piso



Penalidades pelo descumprimento do Piso Mínimo do Frete



Penalidades para transportadoras



1ª Etapa

Mais de 3 autuações em 6 meses

→ Suspensão do RNTRC



2ª Etapa
- Reincidência

Nova infração após a suspensão

→ Suspensão do RNTRC de 15 a 45 dias



3ª Etapa
- nova reincidência

Persistência no descumprimento

→ Cassação do RNTRC



O que acontece com a empresa?

Durante a suspensão:



A transportadora **NÃO** poderá realizar transporte rodoviário de cargas.

Em caso de cassação:



A empresa **NÃO** poderá mais exercer a atividade de transporte.



Direito garantido

Mesmo em casos de autuação, é assegurado o direito à ampla defesa.



Penalidades para embarcadores

Embarcadores que contratarem fretes abaixo do piso mínimo de forma reiterada também poderão ser penalizados.

Multas previstas:



De **R\$ 1 milhão** até **R\$ 10 milhões**



mínimo e que forem autuados por mais de três vezes, no prazo de seis meses, poderão ter seu RNTRC (Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas) suspenso.

E se houver reincidência desta prática, o RNTRC será suspenso novamente pelo prazo de quinze a quarenta e cinco dias. Após este período, se houver nova reincidência, o RNTRC será cassado.

Durante a suspensão do RNTRC, a transportadora não poderá prestar serviços de transporte rodoviário de carga, e se houver a cassação, não poderá mais exercer a atividade. Lembrando que, nos casos de autuações, é garantido o direito de ampla defesa.

As penalidades também alcançam embarcadores que contratarem fretes abaixo do piso mínimo de forma reiterada. Nesses casos, as multas podem variar entre R\$ 1 milhão e R\$ 10 milhões.

Anúncios de contratação de frete abaixo do piso poderão acarretar suspensão do RNTRC para as transportadoras.

“No CIOT, informou o valor abaixo do piso, não vai liberar, ok? Mas, onde estará o problema? — Na mentira de quem informar o valor correto, mas na prática não pagar. A ANTT vai investigar os casos de denúncia”, compartilha o superintendente da ANTT.

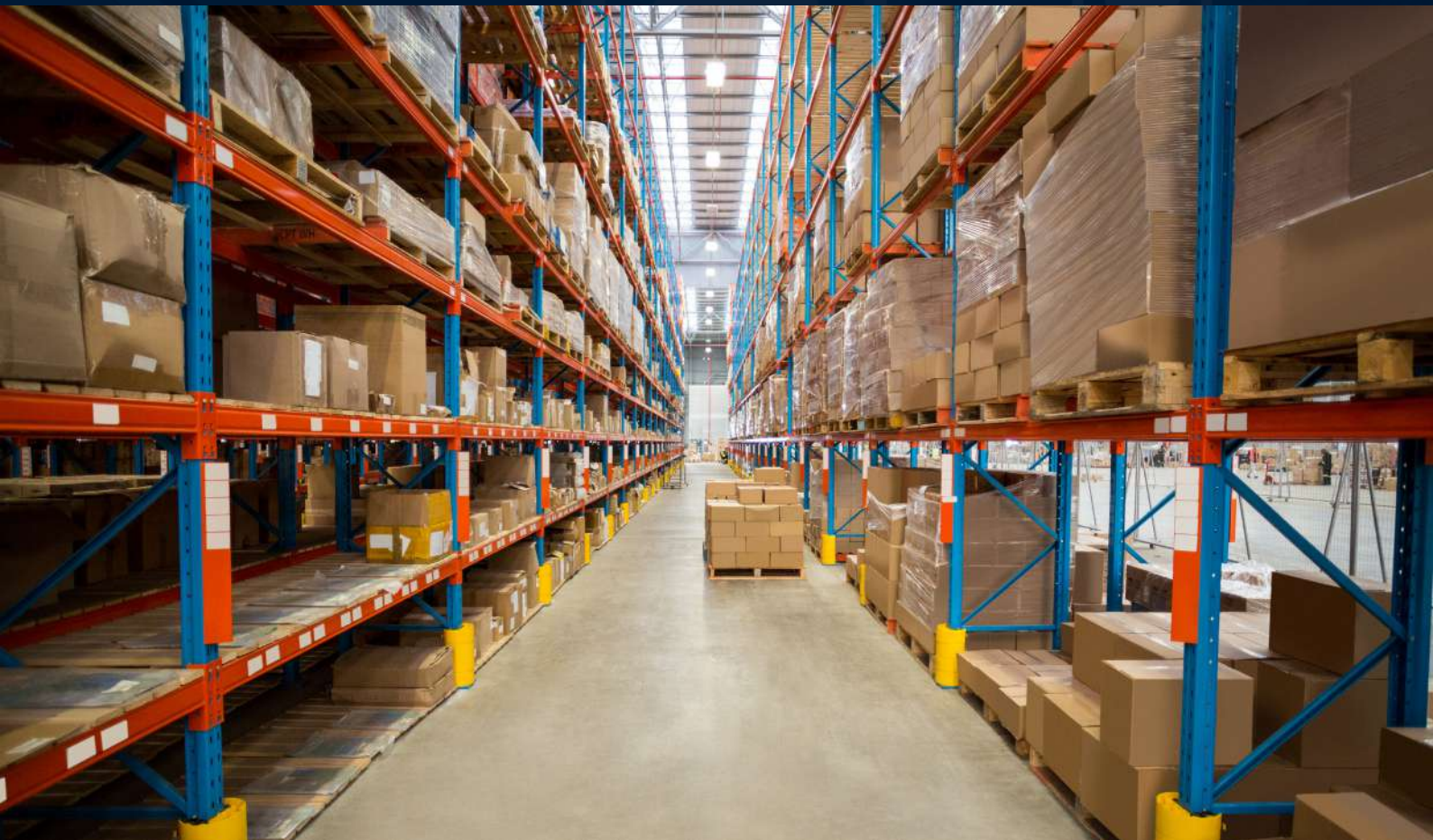
Atenção ao que vem por aí!

As recentes definições sobre o CIOT estão resguardadas por força de Medida Provisória que precisa ser apreciada no Congresso Nacional para virar Lei ou as suas exigências caducam e deixam de ter efeito.

Enquanto isso, mais de 400 emendas já foram apresentadas ao texto original.

Para Rodrigues, ainda há diversos pontos que precisam ser esclarecidos. “A medida estabelece regras gerais importantes, mas algumas operações específicas do transporte rodoviário ainda exigem tratamentos diferenciados”, avalia.

Ele acredita que as mudanças podem contribuir para reduzir a concorrência desleal no setor. “Existindo um piso balizador, temos quem oferta melhor serviço e, nesse caso, pode cobrar mais”.






“Acredito que a MP deve se tornar lei, mas não da forma como está atualmente. Por isso, devemos ter novidades em breve”, avalia Ribeiro. Na visão dele, caso a medida provisória fosse convertida em lei sem alterações, poderia até ser considerada inconstitucional. “Em um regime de livre mercado, é discutível a existência de uma tabela de preços obrigatória, ainda que mínima”, pondera.

“O que estamos prontos para atender hoje é o que está previsto na medida provisória. Mas, incorrendo em qualquer adaptação, a agência sim vai se ajustar, comunicar aos setores os eventuais impactos dessas alterações”, compartilha Amaral.

Bentivegna resume como o setor vem lidando com as mudanças. “O assunto divide opiniões. Para alguns, moraliza o mercado tendo um valor mínimo para recebimento. Para outros, engessa as relações comerciais e aumenta a burocracia e os custos operacionais. Em todo caso, resta-nos aguardar os desdobramentos do que vem por aí”.

Em caso de dúvidas sobre a emissão do CIOT entre em contato pelos nossos canais de atendimento:

 (11) 2632-1000

 juridico@setcesp.org.br

Mais eficiência na gestão da sua frota.

Compra e venda de caminhões, implementos e equipamentos em um ambiente estruturado e com alcance nacional.

Diferentes modalidades de negociação para atender às estratégias de vendedores e compradores.

Acesse superbid.net

SUPERBID 
EXCHANGE





Luiz Rustiguel

**“O CIOT FOI A
FERRAMENTA ERRADA
PARA TRATAR UM
PROBLEMA CERTO”**

O diretor de Cargas Completas do SETCESP e da Transcordeiro compartilha como a empresa enfrentou as mudanças decorrentes da obrigatoriedade do CIOT em todas as operações de transporte



Como foi o início da sua jornada no transporte rodoviário de cargas?

Iniciei há 15 anos, na empresa da minha família, a Transcordeiro, que está prestes a completar 40 anos. Nossas operações são de transporte pesado interestadual e atuamos em um nicho específico com o transporte de alimentos refrigerados com temperatura controlada. Mas antes do rodoviário, trabalhei com transporte aéreo e em instituições financeiras.

A transportadora atua com frota própria ou agregados?

Até 2022, só atuávamos com frota própria, mas, por uma alteração estratégica envolvendo questões tributárias da empresa, passamos a utilizar agregados. Hoje temos esse híbrido: 80% de frota própria e 20% de agregados.

A empresa emitia o CIOT antes dessa recente obrigatoriedade? Como foi o processo de desenvolvimento de sistemas para a emissão do Código?

Sim, já emitíamos para controle de pagamento do piso mínimo ao agregado. A questão do CIOT para todas as nossas operações foi uma surpresa.

Por um lado, a nova regra trouxe maior proteção ao setor. Por outro, o processo de adaptação não foi fácil. Tivemos um tempo muito curto para os fornecedores de softwares desenvolverem a solução para

a integração dos nossos sistemas. Não tivemos muito tempo para testes e para fazer essa validação no ambiente de homologação. A virada de chave da ANTT (Agência Nacional de Transporte Terrestre) também foi na última semana do mês e aí juntou volume alto de expedição com sistemas instáveis. Tudo isso causou um estresse, mas conseguimos manter as operações e liberar os caminhões com a documentação nova.

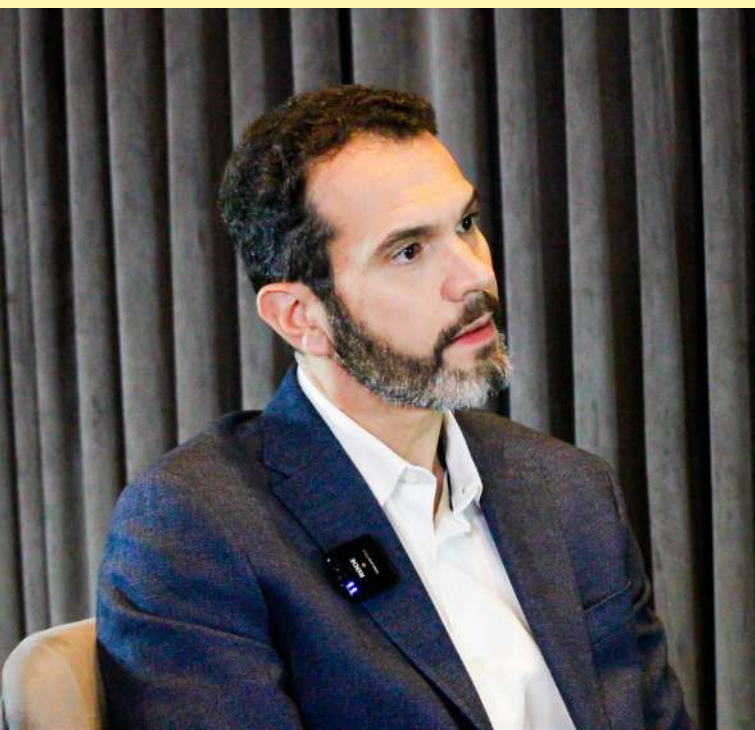
Na sua opinião, a obrigatoriedade do CIOT contribui para combater a concorrência desleal ou representa apenas mais um processo burocrático para transportadores?

Acredito que o CIOT está sendo utilizado para tratar uma coisa que originalmente não era a finalidade dele. Ele era especificamente para a contratação de terceiros e agora, quando veio para a frota, burocratizou uma parte da operação que era um pouco mais simples. Ao mesmo tempo, ele garante uma proteção contra embarcadores que queiram pagar abaixo do mínimo. Na prática o CIOT foi a ferramenta errada para tratar um problema certo.

“O CIOT está sendo utilizado para tratar uma coisa que originalmente não era a finalidade dele”

O que poderia ser simplificado no processo regulatório do transporte rodoviário?

Hoje, você tem o CT-e (Conhecimento de Transporte Eletrônico), o Vale-pedágio, o CIOT e a emissão de Manifesto, ou seja, estamos falando de no mínimo quatro documentos para o veículo poder rodar. Cada um controla um pedaço da operação e é muito burocrático. Acredito muito no projeto que está um pouco engavetado, que é o DT-e (Documento de Transporte Eletrônico), ele teria essa capacidade de aglutinar toda essa documentação em um único arquivo, mantendo o controle que o governo necessita sobre as operações.





Qual é a sua avaliação sobre a política de Piso Mínimo de Frete atualmente em vigor?

Minha formação é liberal, que tem por premissa que o mercado deveria se regular. Mas algumas regras econômicas, infelizmente, não se aplicam ao Brasil. Nesse sentido, entendo que o Piso Mínimo é relevante, porque autônomos e agregados sofreram por muito tempo com fretes baixos, não conseguindo pagar os seus veículos, abandonando o transporte. Acho que a política do Piso Mínimo está aí para colocar todo mundo no mesmo patamar.

Com relação à tabela do piso mínimo, ela é válida, mas não contempla 100% das operações e, da forma como está, não agradará a todos. Alguns coeficientes contemplando veículos menores poderiam ser aplicados.

Existem clientes que pressionam por valores abaixo do piso? Como essas negociações comerciais são tratadas?

Nós nunca fomos pressionados por nenhum cliente para aceitar o frete abaixo do mínimo. A principal dificuldade é demonstrar que o Piso Mínimo representa apenas o custo operacional do transporte. Se consultar o texto da Lei, é isso que ela indica. Fora isso, você tem que acrescentar o custo administrativo, financeiro e a margem de lucro. Mas os clientes às vezes não entendem esse ponto. Se uma empresa que trabalha com agregado recebe o Piso Mínimo sem estar acrescido ali os impostos e os custos administrativos, só fazendo o repasse do valor, certamente ela quebrará.

“O Piso Mínimo representa apenas o custo operacional do transporte”

A Câmara já aprovou o fim da jornada 6x1, uma pauta de grande apoio popular. Na sua visão, quais seriam os principais impactos dessa mudança para as empresas de transporte e o mercado de trabalho em geral?

As empresas de transporte teriam que se adaptar rapidamente. Não será fácil perder 10% do seu



tempo produtivo de um mês para o outro. O transporte depende muito de operações de fim de semana, isso com certeza se refletirá nos prazos e precisaremos contratar mais profissionais. Só que hoje a gente já tem um déficit de motoristas no Brasil e como você vai repor se já há uma falta destes profissionais? Esse desafio não é só do setor, o Brasil atualmente está com o desemprego em baixa e as empresas no geral já estão com dificuldade de contratar.

Uma das principais responsabilidades do sindicato é conduzir as negociações salariais. Quais fatores mais contribuem para a construção do consenso durante uma Convenção Coletiva de Trabalho?

O consenso combina muito com o bom senso. Essa é a principal base das negociações. Não é preciso só negociar salário, outros benefícios podem ser avaliados, como PLR, vale-alimentação, premiação. O principal é que sejam seguidos os índices de inflação, porque as margens do transporte são apertadas e é um negócio que envolve muito risco.

Quais são os desafios em ser um empresário no Brasil?

Pode até ser meio clichê, mas realmente 'o Brasil não é para amadores'. O ambiente aqui é um pouco inóspito para o empresário. Muitas vezes, o empresário é visto de forma negativa por buscar resultados financeiros por meio da atividade produtiva. Mas acho que a parte mais complicada é a insegurança jurídica. Aqui, por mais que você esteja fazendo tudo corretamente, ainda assim, existe um risco muito grande associado.

“Não será fácil perder 10% do seu tempo produtivo de um mês para o outro”

Como o SETCESP pode agregar valor às empresas associadas?

O sindicato tem vários serviços, por exemplo, oferece uma consultoria jurídica que nós da Transcordeiro



utilizamos demais. Tem o Clube de Compras, que facilita que empresas menores façam suas compras com descontos. Tem também um posto da ANTT para atualização de RNTRC.

Vou destacar as diretorias de especialidades, nas quais as transportadoras conseguem se encaixar em alguma modalidade e participar, aprendendo muito. Falo disso com conhecimento de causa.

Por último, não posso esquecer de mencionar a área de Cursos, que é muito importante para o desenvolvimento do funcionário ou até do transportador. A entidade tem uma gama de serviços bem forte e

muito interessantes. Quem não está envolvido ou, não é associado, está perdendo bastante.

Diante das mudanças que o setor passa, qual mensagem poderia deixar para os nossos leitores?

Meu conselho é ter um pouquinho de calma. A questão do CIOT e do Piso Mínimo deve ser encarada como um freio de arrumação. Estamos numa curva de aprendizado, de repente um pouco mais longa do que estamos acostumados.

Passadas essas mudanças, teremos um mercado mais forte, estruturado e controlado para quem quer realmente, prestar um bom serviço, pagar seus impostos e gerar empregos.





SETCESP em Ação

Propostas para o Plano de Cargas de Guarulhos

O presidente do Conselho Superior e de Administração do SETCESP, Marcelo Rodrigues, e o diretor de Abastecimento e Distribuição, Marinaldo Reis, estiveram no dia 18 de março, na Secretaria de Desenvolvimento Econômico de Guarulhos.

Na ocasião, foram recebidos pelo secretário, Rodrigo Luiz Redoschi, e sua equipe para discutir pontos do plano de cargas da cidade. Durante a agenda, o SETCESP apresentou sugestões voltadas ao aprimoramento da logística urbana e à eficiência do abastecimento na cidade.



Confira as fotos



Workshop reforça a gestão do crédito fiscal

O SETCESP promoveu o workshop 'Planejamento e Reforma Tributária', reunindo executivos e profissionais de transportadoras para discutir os impactos das mudanças no sistema tributário brasileiro e as adaptações exigidas pelo novo modelo. A aula foi ministrada pelo especialista em direito tributário, Bittencourt Leon Júnior, que ressaltou a importância da gestão eficiente dos créditos fiscais e do controle contínuo das obrigações tributárias.

Canal exclusivo para atendimento da ANTT

O SETCESP criou um canal exclusivo para atendimento de demandas relacionadas à Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), com foco em serviços ligados ao RNTRC. A iniciativa visa facilitar o acesso das transportadoras a procedimentos de abertura, manutenção e atualização cadastral. O atendimento pode ser realizado pelo e-mail antt@setcesp.org.br ou telefone e WhatsApp: (11) 2632-1008.



De segunda a sábado (exceto feriados).



Das 8h às 18h (de segunda a sexta-feira).

Aos sábados das 8h às 14h.



SETCESP em Ação

VeZ & Voz convida mulheres do transporte a avançarem

Mais um Encontro do VeZ & Voz foi realizado, o evento que chegou a 5ª edição com o tema 'Escolha Avançar', reuniu as profissionais do setor para debater desafios, oportunidades e estratégias de desenvolvimento de carreira.

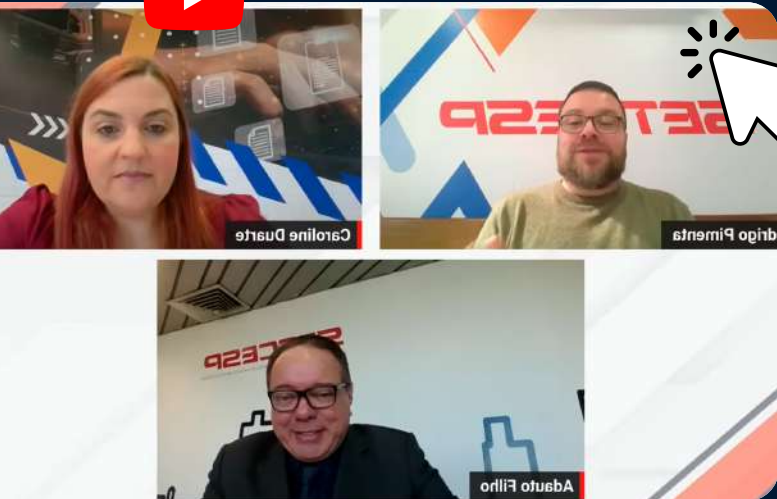
Durante a programação, lideranças e especialistas compartilharam experiências e reflexões sobre o avanço das mulheres em funções operacionais, técnicas e de gestão. A iniciativa destacou a necessidade de ampliar espaços para a participação feminina, contribuindo para a transformação e modernização do setor.



Confira as fotos



Assista



Live orienta transportadores sobre o CIOT

Uma live para esclarecer dúvidas sobre as exigências relacionadas ao Piso Mínimo de Frete e ao CIOT foi promovida pelo SETCESP. A iniciativa reuniu especialistas para orientar as transportadoras sobre a correta aplicação da legislação, reforçando a importância do cumprimento das normas para evitar autuações. No encontro, foram abordados aspectos práticos da contratação no transporte rodoviário de cargas, incluindo responsabilidades dos envolvidos, fiscalização e **Confira as fotos** para emissão do CIOT.

Confira as fotos

Conexão reúne associados em noite de networking

O SETCESP promoveu mais uma edição do Conexão, evento que reuniu associados, parceiros e lideranças do TRC em um ambiente voltado ao networking e à geração de negócios. A iniciativa teve como objetivo ampliar o relacionamento entre empresas do setor e estimular a troca de experiências e oportunidades comerciais. A ação reforça o papel do SETCESP como articulador de conexões estratégicas para o desenvolvimento das empresas e do transporte de cargas.



Confira as fotos





SETCESP em Ação

Debate de pautas estratégicas para o TRC

Diretores e executivos do SETCESP realizaram a reunião do Conselho Superior, em 7 de abril, para discutir temas prioritários e de alto impacto para o setor de transporte rodoviário de cargas. Entre os assuntos em pauta estavam as atualizações regulatórias, questões trabalhistas, acompanhamento legislativo e iniciativas institucionais voltadas ao fortalecimento do setor. O tema que mais teve destaque na reunião foram as novas regras da ANTT relacionadas ao piso mínimo de frete e ao CIOT, com ênfase nos impactos operacionais e nas penalidades previstas.



Alinhamento para as negociações coletivas

Empresários do transporte se reuniram para a Assembleia Geral Extraordinária do SETCESP com o objetivo de alinhar diretrizes para as negociações coletivas de trabalho do setor. Durante a assembleia, foram apresentadas análises sobre o contexto atual do mercado que servirão de base para as tratativas com os sindicatos laborais. O presidente do SETCESP, Marcelo Rodrigues e os assessores jurídicos da entidade, ouviram atentamente as contribuições dos empresários para darem sequência às negociações.

Lançamento da ABDINFRA

O presidente do Conselho Superior e de Administração do SETCESP, Marcelo Rodrigues, acompanhado do diretor financeiro da entidade, Evandro Ferrari, participou do lançamento da Associação Brasileira de Desenvolvimento da Infraestrutura (ABDINFRA), realizado em Brasília. A nova entidade surge com o propósito de contribuir para o desenvolvimento de projetos e políticas que promovam investimentos e melhorias na infraestrutura do país.





SETCESP em Ação

Workshop sobre IA

O movimento Vez & Voz, também promoveu um workshop voltado às mulheres do transporte para demonstrar como a inteligência artificial (IA) pode ser utilizada como ferramenta de apoio à produtividade e ao desenvolvimento profissional. A iniciativa reforçou a importância da capacitação contínua e da adoção de novas tecnologias para impulsionar o protagonismo feminino no setor. O conteúdo foi ministrado por Suzana Soncin e Augusta Torres, respectivamente CEO e head de Tecnologia da SmartLAB.



Confira as fotos



Visita ao Centro de Controle do DER/SP

Representantes do SETCESP visitaram o Centro de Controle Operacional do Departamento de Estradas de Rodagem de São Paulo (DER-SP) para conhecer de perto os sistemas de monitoramento e gestão das rodovias. A agenda teve como objetivo ampliar o entendimento sobre as ações que contribuem para a segurança viária e a fluidez do transporte de cargas.

Na visita, a comitiva acompanhou o funcionamento das ferramentas de controle de tráfego, atendimento a ocorrências e monitoramento das condições das estradas.

Painel de Cargos e Salários atualizado

O Conselho Superior do SETCESP foi apresentado à nova versão do **Painel de Cargos e Salários**, ferramenta desenvolvida pelo IPTC para apoiar a gestão de pessoas nas empresas de transporte rodoviário de cargas. Baseado em dados do CAGED, o painel reúne informações sobre admissões, desligamentos e médias salariais. Disponível aos associados da entidade, o recurso oferece subsídios para decisões relacionadas à contratação e retenção de talentos nas transportadoras.





SETCESP em Ação

Encontro promovido pela Roadcard

A diretoria do SETCESP participou de um almoço promovido pela Roadcard, empresa parceira da entidade, que reuniu os empresários para um momento de relacionamento, apresentação de soluções e análise do cenário econômico atual. Durante a programação, foram apresentadas avaliações sobre inflação, juros e expectativas. O CEO da Roadcard, Felipe Dick, também reforçou a parceria com a entidade e explicou como funcionam as soluções da empresa de meio de pagamento de frete.



Confira as fotos



Confira



Inauguração do escritório da Autoridade Portuária de Santos

A nova Sala de Representação da Autoridade Portuária de Santos (APS), instalada na Vila Nova Conceição, na capital paulista, foi inaugurada. O presidente do Conselho Superior e de Administração do SETCESP, Marcelo Rodrigues; a presidente executiva, Ana Jarrouge; e a diretora da especialidade de Transporte Aduaneiro, Marina Lima, foram prestigiar o novo espaço. Na ocasião, foram recebidos pelo presidente da Autoridade Portuária de Santos, Anderson Pomini.

De olho na PEC 22

A reunião do Conselho Superior do SETCESP, realizada em 10 de março, teve como assunto de maior destaque a PEC 22 (Proposta de Emenda Constitucional), que trata da criação de uma política nacional de apoio ao transporte rodoviário profissional, com foco nas condições de trabalho.

Para esclarecer a proposta, o assessor jurídico da entidade, Narciso Figueirôa Junior, detalhou o tema aos conselheiros, contando que a PEC 22 prevê, entre outras possibilidades, o fracionamento do intervalo interjornada de 11h para profissionais de longa distância.





SETCESP em Ação

Copa Truck

Diversos membros da diretoria do SETCESP, incluindo o presidente do Conselho Superior e de Administração, Marcelo Rodrigues, marcaram presença na Copa Truck, etapa de Interlagos. Acompanhando de perto mais um importante momento do automobilismo nacional, o grupo esteve ao lado de diversos parceiros.

Além de acompanhar toda a emoção das pistas, o evento proporcionou um ambiente para a troca de experiências, fortalecimento de vínculos e ampliação de conexões estratégicas.

Confira as fotos



Workshop promovido pela FTTRESP

O Workshop Político realizado pela FTTRESP (Federação dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários do Estado de São Paulo), teve a participação do SETCESP que contribuiu para o debate a conjuntura política e sindical no Brasil. Na ocasião, representaram o SETCESP o assessor jurídico Adauto Bentivegna Filho e o diretor de Abastecimento e Distribuição, Marinaldo Reis.

Reunião de resultados

Todo o time de profissionais do SETCESP se reuniu em abril para apresentar os resultados da entidade no primeiro trimestre do ano. Segundo a presidente executiva, Ana Jarrouge, foi um momento importante para avaliar conquistas, identificar oportunidades e seguir impulsionando resultados ainda mais sólidos para o setor. "Reforçamos a transparência, o alinhamento estratégico e o compromisso com a evolução contínua da entidade. Prosseguiremos juntos rumo a resultados cada vez mais positivos", comentou Jarrouge.

Confira as fotos





SETCESP em Ação

Agenda estratégica em Brasília

Nos dias 5 e 6 de maio, a COMJOVEM SP participou de uma série de eventos em Brasília, voltados ao fortalecimento institucional do Transporte Rodoviário de Cargas (TRC). A programação incluiu o 16º Congresso Técnico Olhar Empresarial, uma visita técnica à Polícia Rodoviária Federal (PRF), o 25º Seminário do TRC e o 5º Seminário Trabalhista do TRC. Durante os encontros, os participantes acompanharam debates com autoridades e especialistas sobre desafios que impactam diretamente a atividade transportadora e a gestão das empresas.



Confira as fotos



Encontro com as entidades do TRC

A COMJOVEM São Paulo promoveu uma reunião com o objetivo de fortalecer a integração entre a comissão e as entidades representativas do TRC. Durante o encontro, foi destacada a importância da aproximação dos jovens empresários nos debates e nas decisões que impactam o presente e o futuro do transporte. A programação incluiu uma visita guiada às sedes da NTC&Logística, Fetcesp, Sindipesa, ABTLP, Fumtran, IPTC e também do próprio SETCESP, para conhecerem de perto o trabalho desenvolvido por cada instituição.

Visita técnica à Flash Courier

O núcleo de São Paulo da COMJOVEM realizou uma visita técnica à Flash Courier, empresa do Grupo MOVE3/Sequoia, com mais de 30 anos de atuação no mercado logístico voltado ao transporte de documentos. A atividade proporcionou aos participantes a oportunidade de conhecer de perto uma das principais referências nacionais em logística especializada. Recebidos por Guilherme Juliani, conselheiro do Grupo MOVE3/Sequoia e diretor de e-commerce do SETCESP, o grupo acompanhou os processos e operações da empresa.



Confira as fotos





Custos em alta exigem suporte estratégico

Serviço de Planejamento de Custos e Tarifas do SETCESP auxilia empresas a enfrentar mudanças econômicas, atualizar tarifas e fazer negociações mais assertivas com clientes

O transportador mais experiente já sabe: quando os custos da operação aumentam, o impacto inevitavelmente chega ao valor do frete. No entanto, entre identificar os aumentos e negociar corretamente o reajuste com o cliente, existe um processo que exige análise e planejamento.

Com os sucessivos aumentos do diesel, principal insumo do setor, a busca por orientação especializada se torna imprescindível.

“O serviço de Planejamento de Custos e Tarifas tem registrado um aumento significativo na procura por parte das transportadoras. Principalmente por conta da atualização da tabela do Piso Mínimo do Frete e das recentes mudanças regulatórias”, afirma Raquel Serini, coordenadora de projetos do IPTC (Instituto Paulista do Transporte de Cargas).

O serviço do SETCESP é oferecido via IPTC e conta com uma equipe de analistas especializados



que presta consultoria às transportadoras, fornecendo informações técnicas sobre a conjuntura econômica, além de indicadores gerais de mercado e dados específicos do transporte rodoviário de cargas.

Pela legislação, a Tabela do Piso Mínimo de Frete passa por dois reajustes obrigatórios ao ano, realizados em 20 de janeiro e 20 de julho. Além disso, sempre que ocorre uma variação igual ou

superior a 5% no preço do diesel, há a permissão para uma atualização extraordinária.

“Esse ano tivemos um reajuste em janeiro e outros dois em março, por causa dos reflexos da guerra entre Estados Unidos, Israel e Irã. Em julho, se nada mudar, provavelmente teremos mais uma atualização”, conta a coordenadora.

Segundo Serini com um cenário de volatilidade, é importante manter-se atualizado sobre a tabela

vigente para não se confundir. “Ter acesso às informações mais recentes garante que a aplicação seja feita corretamente”, explica.

Para tornar esse processo mais prático, a **Calculadora do Piso Mínimo de Frete** ferramenta disponibilizada pelo IPTC já funciona com os índices automaticamente atualizados. O usuário precisa apenas inserir os parâmetros da operação para obter o cálculo correto de forma rápida e segura.



CALCULADORA DO PISO MÍNIMO DE FRETE - PORTARIA SUROC Nº 4, DE 20 DE MARÇO DE 2026

TABELA A - CARGA LOTAÇÃO COMPOSIÇÃO VEICULAR

Escolha do tipo de carga de acordo com o perfil

Carga Geral

Escolha o número de eixos

2

Digite quantos quilômetros foram rodados

1

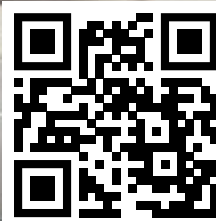
CALCULAR

IPTC

R\$ 440,39
Piso Mínimo



Toyota com atendimento especializado para CNPJ é na Grand Brasil!



Fale conosco

HIACE

A confiança que te move

Furgão 2026
Automático

EXCLUSIVO PARA CNPJ


DE: R\$ 304.990,00


POR:
R\$


274.491,00

à vista



 **Morumbi**
Av. Giovanni Gronchi, 6.470
São Paulo - SP

 **Nações Unidas**
Av. Nações Unidas, 22.413
São Paulo - SP

 **Touch Point Toyota**
Av. Ibirapuera, 3103 – Piso Moema
Indianópolis – São Paulo – SP
(Dentro do Shopping Ibirapuera)



Toyota
Grand Brasil



Desacelere. Seu bem maior é a vida.

*Condições sujeitas a alteração da montadora, válido para empresas (CNPJ).



Gestão de custos para garantir rentabilidade

O IPTC ainda realiza análises independentes e acompanha diariamente indicadores econômicos e operacionais do setor, e ainda disponibiliza aos associados do SETCESP outras ferramentas exclusivas desenvolvidas pelo instituto, como:

- ✓ Painel de Cargos e Salários;
- ✓ Painel do Diesel;
- ✓ Calculadora de PLR;
- ✓ Modelos de planilhas e materiais técnicos.

De acordo com Serini, essas ferramentas contribuem para o transportador compreender sua estrutura de custos e avaliar se a operação está realmente sendo rentável.

Monitoramento do mercado

Fora o diesel, o serviço de Planejamento de Custos e Tarifas acompanha mensalmente todos os custos envolvidos na operação de transporte e do frete referencial. "Qualquer movimentação do mercado conseguimos identificar rapidamente, analisar os impactos e propor soluções para minimizar os efeitos sobre as empresas", afirma Serini.

São realizados estudos relacionados às chamadas taxas de generalidades, cobranças adicionais aplicadas em situações específicas da operação logística como: estadia do veículo, TDE (Taxa de Dificuldade de Entrega), TPD (Taxa para Pagamento de Descarga), EMEX (Emergência Excepcional), TRT (Taxa de Restrição ao Trânsito) e TSO (Taxa de Seguros Obrigatórios):

"Essas taxas são legítimas, justificadas e negociáveis com o cliente. Elas compensam particularidades que aumentam o custo da operação", explica Serini.

Transparência nas negociações com clientes

Em muitos casos, o desafio do transportador não é apenas calcular o reajuste, mas também comprovar ao contratante que o aumento possui respaldo legal.

"Há empresas que nos procuram solicitando documentos para apresentar aos clientes e demonstrar que a tabela vigente mudou e que o reajuste aplicado não foi definido arbitrariamente", relata a coordenadora.

O IPTC também disponibiliza aos associados modelos de comunicados e cartas de reajuste, auxiliando as transportadoras na formalização das negociações com embarcadores.



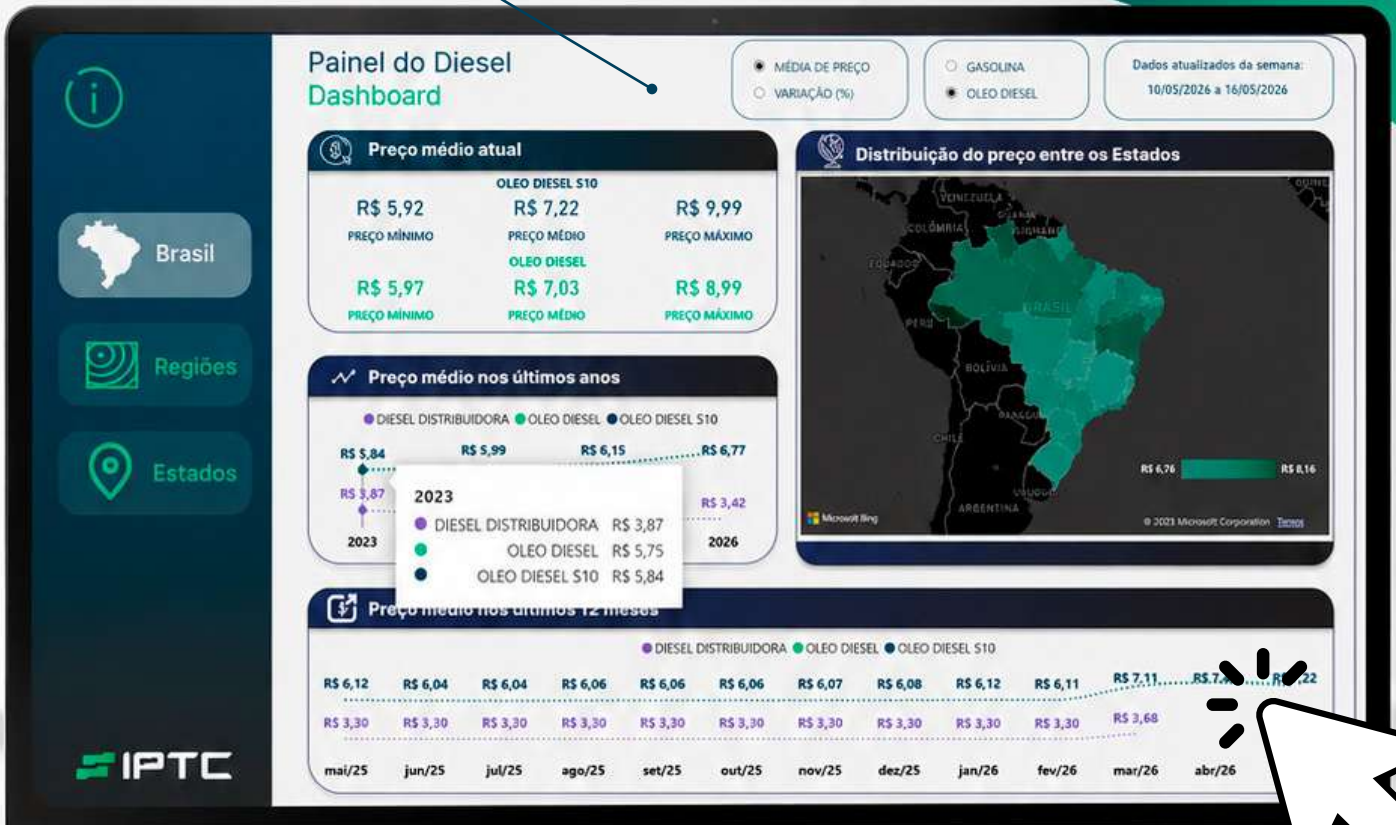


Canais de atendimento:

(11) 2632-1000

economia@setcesp.org.br

Painel do Diesel



Calculadora de PLR

CCT 2025-2026 - Vigência: 01/01/2025 a 31/04/2026

Os valores e regras desta calculadora seguem a CCT aplicável à base territorial do SETCESP.

Data de Admissão: dd/mm/aaaa

Data de Rescisão: dd/mm/aaaa

O contrato de trabalho não foi encerrado.

Calcular PLR

Painel de Cargos e Salários

Calculadora PLR



Consulte condições.

Consórcio do Sicredi

O melhor caminho até suas conquistas.

Encontre o plano certo para realizar o seu.



Simule agora e contrate pelo app, site ou na agência mais próxima.

 **CONTRATAÇÃO 100% digital.**

 **Sem juros** e sem taxa de adesão.

 **Alto índice de contemplação.**





O custo da instabilidade

Setor passa por um momento crítico, pressionado por custos, novas exigências fiscais e incertezas econômicas

A guerra no Oriente Médio pressionou os preços no mundo. No Brasil, assim como em outros países, o impacto foi direto no diesel e colocou o transporte rodoviário de cargas novamente no centro das decisões, acendendo o alerta de uma possível crise de abastecimento.

Em tempos de volatilidade, faz-se ainda mais necessário o debate, para compreender os movimentos do mercado. A **19ª Conferência de Tarifas** do SETCESP uniu o útil ao agradável, quer dizer, ao necessário, e trouxe especialistas do setor nas áreas econômica, fiscal e tributária para explicar mudanças em curso

ou já previstas, que refletem no dia a dia das empresas de transporte.

O encontro ocorreu no dia 17 de março, na sede do SETCESP. O presidente do Conselho Superior e de Administração da entidade, Marcelo Rodrigues, falou do cenário atual, marcado pela alta do diesel, já dando o tom das discussões que se seguiriam.

“Estamos vivendo um período de instabilidade. Qualquer variação de custo pode comprometer toda a margem da operação”, afirmou. Para ele, o momento exige atenção redobrada diante da atuação de

intermediários e especuladores. “Há quem tente se aproveitar da situação para lucrar a qualquer custo. É preciso estar atento e repelir esse tipo de prática”.

Outro ponto, desta vez levantado por Ana Jarrouge, presidente executiva do SETCESP, é o descompasso entre o crescimento do transporte rodoviário e a estrutura da malha viária disponível. “Ficou evidente que a expansão do setor está limitada pela falta de investimentos em infraestrutura”, avaliou.

Segundo Jarrouge, mais do que debate, a Conferência é sempre uma oportunidade para as transportadoras se orientarem estrategicamente. “Um dos assuntos em pauta é a reforma tributária, que desde o início do ano, deixou de ser uma discussão teórica e passou a afetar diretamente as operações dentro das transportadoras”.

Custos e mercado

Para Raquel Serini, economista e coordenadora de projetos do IPTC, a economia brasileira atual é um misto de baixo desemprego com projeções que indicam desaceleração do PIB.

“Temos observado um ambiente global instável e o diesel é o termômetro desse cenário”. Ela avisa que, diante dos últimos acontecimentos, é fundamental que as empresas de transporte insiram nos contratos mecanismos que permitam repassar variações no preço do combustível.

Lauro Valdivia, assessor técnico da NTC&Logística, aponta que antes do início da guerra o momento era a recuperação de perdas acumuladas, já que a defasagem do frete divulgada em fevereiro estava em torno de 10%. “A nova escalada das despesas tende a dificultar esse movimento”, disse.

O assessor técnico informou que o prazo do recebimento do frete está em 47 dias e que 78% das empresas têm frete em atraso. Além disso, 83% delas não estão cobrando a TSO, Taxa do Seguro Obrigatório, mostrando que muitas transportadoras têm comprimido sua margem de lucro.

Ele também observou uma mudança no perfil do setor, com predominância crescente do transporte de carga fracionada em relação à carga lotação. E, enquanto o diesel aumenta os custos operacionais, a intensificação da fiscalização eleva os riscos financeiros.

Por isso, Gil Menezes, assessora jurídica da NTC&Logística, orientou os transportadores sobre como evitar multas indevidas após a automatização do sistema de fiscalização da ANTT.

“Transportadores que subcontratam fretes informem corretamente o valor no MDF-e e classifiquem a operação como TAC agregado, incluindo o respectivo código, para permitir a verificação e evitar enquadramentos indevidos nas regras do piso mínimo”, avisou Menezes.



O que move a Pamcary: inteligência.



Por isso, a nossa Torre de Operações agora tem um novo nome:

ITORRE PAMCARY,

a torre de operações com “i” de inteligência.

- BI, algoritmos e softwares avançados.
- Cruzamento de milhões de dados em tempo real.



Nova configuração de tributos no TRC

E entre o aumento do diesel e o cerco das multas, a reforma tributária vai despontando, causando a dúvida se trará alguma solução ou apenas uma camada a mais de pressão.

O assessor jurídico do SETCESP, Adauto Bentivegna Filho, explicou que uma das principais mudanças do novo sistema tributário brasileiro são que as alíquotas de IBS (Imposto sobre Bens e Serviços) e CBS (Contribuição sobre Bens e Serviços) serão não cumulativas.

“Em regra, o recolhimento do imposto ocorrerá na liquidação financeira da operação, sistema conhecido como *split payment* para combater a sonegação fiscal”, indicou o assessor.

Bentivegna orientou que os empresários deverão também ficar de olho na sua lista de fornecedores, porque se eles não recolherem corretamente o imposto, o crédito pode ser perdido. “Na prática, o empresário terá de acompanhar de perto a regularidade fiscal de toda a cadeia”.

À luz do cenário apresentado, Marinaldo Reis, diretor da transportadora Renascer Express, compartilhou suas preocupações sobre como conciliar os dois regimes durante o período de transição, que vai de 2026 a 2033. “Os contadores terão que estar mais atentos e acompanhar se seremos mais onerados. Aliás, acredito que é bem provável que isso ocorra”.



Já Thiago Menegon, diretor da TDB Transportes, preferiu apontar o possível aumento de oportunidades para o estado. "Muitas empresas que saíram de São Paulo em busca de incentivos fiscais em outras regiões tendem a voltar e isso pode gerar um mercado maior para quem transporta aqui", considerou de forma positiva.



Diretor da TDB Tran



19ª CONFERÊNCIA

 SETCESP

de Tarifa

Reforma Tributária
Atualizações do P

Omnitelemetria

Gestão inteligente que reduz custos e acidentes

A **Omnitelemetria da Omnilink** monitora aceleração, frenagem, tempo de marcha lenta, padrões entre condutores, consumo de combustível e diversos outros indicadores, entregando dados em tempo real para uma gestão mais inteligente. Com visão completa da condução e da situação mecânica da frota, você fortalece o controle operacional e atua diretamente na redução de gastos e acidentes.

Omnitelemetria é a tecnologia que ajuda a corrigir desvios antes que o prejuízo apareça. O resultado é economia real, mais segurança e uma operação muito mais eficiente.



Utilize o QR Code ao lado e fale conosco!
☎ **4040 3108**

omnilink.com.br

-  /omnilinktecnologia
-  /omnilinktecnologia
-  /company/omnilinkbr
-  /OmnilinkTecnologia

Omnilink

Mais integrado, conectado e seguro.



Em números:

o cenário atual do Transporte Rodoviário de Cargas



Defasagem do frete em

10,1%



Prazo médio de recebimento
pelo frete realizado

47 dias



Sofrem com pagamentos
em atraso

**78% das
empresas**

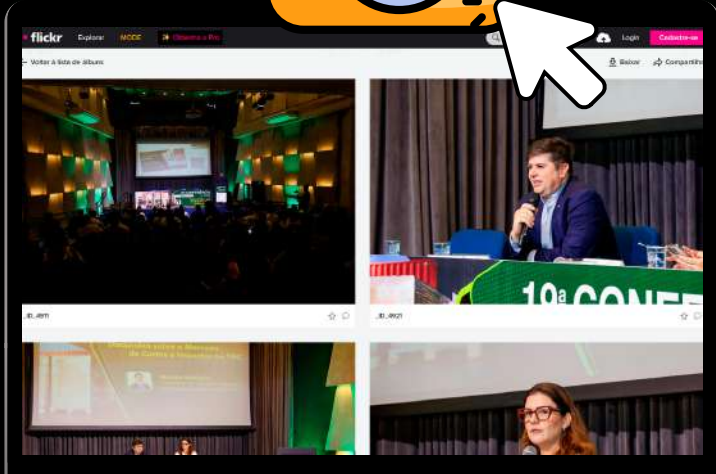


Não estão cobrando a TSO
(Taxa de Seguro Obrigatório)

**83% das
empresas**



Veja as fotos



YouTube



ONDE TEM ESTRADA, TEM NOSSA PROTEÇÃO.

A área de Transportes da Rodobens Seguros celebra **25 anos de excelência**, e quem ganha com isso é você.

Mais do que cargas, preservamos histórias, esforços e conquistas. Da colheita no campo às compras on-line, asseguramos que **seu produto chegue ao destino com eficiência**.

Afinal, são **anos dedicados** a promover mais segurança e gestão em cada quilômetro, para que você foque no que realmente importa: **seu negócio e seus clientes**.

Há **25 anos**, cuidando de cada rota.



Acesse o QR Code, fale com o especialista **Irineu Cirilli Junior**, responsável pelo atendimento em sua região, e confira mais.

Ou entre em contato por e-mail ou whatsapp:
cotacarga@rodobens.com.br
(11) 94752-5753





ESG



Transporte ganha espaço no debate sobre ESG na Alesp

Por meio da Comissão de Sustentabilidade do SETCESP, o setor apresentou contribuições para o projeto de lei estadual que visa criar o Código ESG paulista

Após anos se destacando nas discussões sobre sustentabilidade no transporte rodoviário de cargas, o SETCESP passou a integrar a Comissão Parlamentar de ESG da Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo (Alesp), a convite do deputado estadual Alex Madureira (PL).

A iniciativa reúne representantes de diferentes setores econômicos para debater propostas voltadas à construção de uma agenda estadual de sustentabilidade, governança e responsabilidade social.

O diálogo entre o setor de transporte e a Frente Parlamentar já vinha se fortalecendo nos últimos meses. Em março, o secretário-executivo da Frente



Parlamentar de ESG, Alex Gama, participou de uma reunião da Comissão de Sustentabilidade do SETCESP para conhecer de perto as demandas e os projetos desenvolvidos pela entidade.

Para cada entidade setorial foi montado um grupo de trabalho e a representação do setor na frente parlamentar é liderada por Marcelo Rodrigues, presidente do Conselho Superior e de Administração do SETCESP. A coordenadora da Comissão de Sustentabilidade da entidade, Fernanda Veneziani, é vice-presidente da representação,

e Erick Tosin, vice-coordenador da Comissão, é o responsável técnico do grupo.

Nas reuniões realizadas ao longo do ano, a frente parlamentar recebeu propostas do setor de transporte rodoviário de cargas para acelerar a agenda ESG no estado. Mais recentemente, a comissão parlamentar encaminhou às entidades participantes uma minuta de projeto de lei que servirá de base para a criação de um Código ESG paulista.

Segundo Veneziani, o SETCESP analisou o documento e apresentou sugestões de ajustes para adequar as propostas à realidade operacional do transporte rodoviário de cargas.

A proposta prevê diretrizes voltadas à sustentabilidade, transparência e transição para uma economia de baixo carbono, consolidando práticas ambientais, sociais e de governança como pilares do desenvolvimento econômico do estado.



ACIDENTES NA FROTA CUSTAM MAIS DO QUE VOCÊ IMAGINA

Prevenir é proteger vidas, reduzir custos e manter a operação.

No Brasil, acidentes envolvendo caminhões representam custos significativos para as transportadoras — em vidas, produtividade e despesas operacionais. Dados mostram que **acidentes com veículos de carga** podem somar **bilhões em prejuízos ao setor**.

Para esse desafio, a **MICHELIN Connected Fleet**, parceira **SETCESP**, apresenta uma solução integrada de segurança e prevenção que coloca tecnologia, dados e gestão proativa no centro da sua operação:



TELEMETRIA

Com ela, é possível monitorar excessos de velocidade, acelerações e freadas bruscas.



SMART CAMERAS

Oferecem visão inteligente da estrada e alertas que ajudam o motorista a evitar situações perigosas em tempo real.



VIDEOTELEMETRIA

Combina imagem e dados de condução para dar contexto aos eventos críticos, apoiando estratégias de melhoria contínua.

Prevenir acidentes é uma forma de reduzir custos inesperados, proteger motoristas e ganhar mais controle da sua frota.



**CONHEÇA A SOLUÇÃO QUE ESTÁ AJUDANDO
TRANSPORTADORAS A RODAR COM MAIS
SEGURANÇA.**

ACESSE O QR CODE E ENTRE EM CONTATO!

VENDAS: 0800 789 6004 / (11) 3579-4800

WHATSAPP: (11) 97601 2845

<http://connectedfleet.michelin.com/pt-br>



MICHELIN



Para Veneziani, a iniciativa representa um avanço importante, principalmente porque o transporte ocupa posição estratégica no debate sobre descarbonização e transição energética.

“Compartilhamos integralmente dos princípios estabelecidos no projeto. Quando falamos em transição energética, o transporte tem um peso muito grande nesse processo”, destaca.

Apesar do alinhamento com os objetivos contidos na minuta, o setor defende que a implementação das metas considere os desafios estruturais enfrentados pelas transportadoras. Entre eles estão a forte dependência de combustíveis fósseis, o alto custo de aquisição de veículos de baixa emissão e a infraestrutura limitada para abastecimento com combustíveis alternativos.

De acordo com Veneziani, as contribuições apresentadas pelo SETCESP buscam tornar as metas mais viáveis e compatíveis com a realidade do TRC, permitindo uma implementação escalonada.

“O projeto estabelece metas importantes, como redução progressiva das emissões de gases de efeito estufa, auditorias e transição energética. Mas o transporte enfrenta desafios muito específicos”, explica.

Outro ponto defendido pela entidade é a adoção de um modelo progressivo de adequação ao ESG, considerando que as empresas do setor apresentam diferentes níveis de maturidade no tema. Enquanto algumas organizações já possuem práticas avançadas, outras ainda estão iniciando essa jornada.

Renovação de frota ainda é o ponto de maior atenção

As sugestões do setor concentram-se especialmente na renovação de frota e na ampliação da infraestrutura de abastecimento. Atualmente, **a idade média da frota brasileira é de 15 anos, segundo dados da Confederação Nacional do Transporte. Entre as transportadoras, porém, esse índice cai para cerca de oito anos.**





Conforme Veneziani relata, a frota mais antiga está concentrada principalmente nas mãos dos motoristas autônomos, reforçando a necessidade de políticas públicas voltadas à renovação acessível desses veículos. “É dever nosso também lutar para que os autônomos tenham melhores condições de acesso à renovação de frota”, afirma.

Para a coordenadora, programas de incentivo só terão efetividade se contemplarem a realidade financeira das pequenas e médias empresas transportadoras. “Não adianta falar em renovação e incentivo se isso não for acessível ao pequeno transportador.”

A coordenadora também destaca que a transição no transporte pesado não deverá depender de uma única solução energética. Na avaliação dela, o futuro do setor será marcado por uma matriz energética diversificada, envolvendo veículos movidos a biometano, GNV, eletrificação parcial, modelos híbridos e motores a diesel mais eficientes.

Construção colaborativa

A próxima etapa dos trabalhos será o envio das contribuições do setor para uma nova avaliação da Frente Parlamentar. Após consolidar as sugestões recebidas das diferentes entidades participantes, a expectativa é transformar a minuta em um projeto de lei a ser encaminhado para votação na Alesp.

Veneziani demonstra otimismo em relação ao avanço da iniciativa e ressalta o protagonismo do SETCESP no debate público sobre sustentabilidade no transporte. A entidade tem sido apontada como referência na disseminação de boas práticas ESG dentro e fora do setor.

Segundo ela, durante uma das reuniões realizadas na Alesp, Alex Gama destacou a atuação da Comissão de Sustentabilidade do SETCESP como exemplo para outras entidades, principalmente pelo compartilhamento de informações e incentivo à adoção de práticas sustentáveis entre as empresas associadas.

Mais do que discutir combustíveis ou renovação de frota, o objetivo da Comissão do SETCESP é promover um transporte mais moderno, competitivo e alinhado às transformações do mercado, sem deixar de lado o fator humano.

“Nunca deixamos as pessoas de lado. Quando falamos em sustentabilidade, estamos falando principalmente sobre pessoas”, conclui Veneziani.



Participe da Comissão de Sustentabilidade do SETCESP.

Confira o calendário de reuniões.

GRUPO
SUPREMO
3.000

Associado SETCESP,
condições exclusivas para você.

Taxa diferenciada

Lance embutido de até

35%

com até **100**
contemplações



Adquira agora sua cota!
(11) 9.5811-0067
www.consorciomaggivwcaminhoes.com.br
[@consorciomaggivwcaminhoes](https://twitter.com/consorciomaggivwcaminhoes)

MAGGI
CONSÓRCIOS





Alta do diesel: IPTC analisa efeitos no mercado de transportes

Entenda as camadas que formaram o preço do diesel nos últimos meses

A alta do diesel voltou ao centro do debate econômico ao longo de 2025 e início de 2026, evidenciando a sensibilidade do transporte rodoviário de cargas a variações no custo do combustível. O período recente revela uma dinâmica multifatorial em que decisões internas, ajustes tributários e eventos internacionais se combinam para moldar o preço do diesel no país.

Entre janeiro de 2025 e março de 2026, o comportamento do combustível diesel foi marcado por uma sucessão de eventos que impactaram diretamente os custos operacionais das transportadoras.

O ciclo se inicia com o reajuste promovido pela Petrobras no fim de janeiro de 2025, seguido por aumento na carga tributária estadual já no início de fevereiro. A combinação desses fatores elevou rapidamente o preço nas bombas, acionando mecanismos regulatórios e pressionando toda a cadeia logística.

Vale destacar que, desde o fim da política de Preço de Paridade de Importação (PPI) em 2023, a Petrobras passou a definir de forma autônoma o momento e a magnitude dos reajustes, sem vinculação automática ao mercado internacional. Na prática, isso amplia



o peso das decisões internas na formação do preço do diesel e seus efeitos ao longo da cadeia.

Esse cenário evidencia uma característica central do setor, que é a rápida transmissão da alta no combustível para os custos de frete. Isso ocorre porque o transporte rodoviário depende fortemente do diesel, tornando o segmento altamente exposto a oscilações de preço.

Nesse contexto, o gatilho regulatório da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) opera como um mecanismo de ajuste, atualizando os pisos mínimos de frete sempre que a variação do diesel ultrapassa determinados limites.

Ciclos de alta e alívio no curto prazo

Após o início pressionado, o mercado registrou entre abril e maio de 2025 um movimento de alívio com sucessivas reduções no preço do diesel nas refinarias. Esse recuo, no entanto, não se traduz de forma imediata ou uniforme para o consumidor final. A cadeia de distribuição, que inclui distribuidoras e postos, influencia o ritmo e a intensidade do repasse, criando defasagens entre a queda na origem e o impacto efetivo no frete.

Ainda assim, a redução acumulada foi suficiente para acionar novamente o mecanismo regulatório, desta vez ajustando os pisos de frete para baixo. Esse comportamento intensifica o caráter bidirecional do sistema, já que tanto a alta do diesel quanto sua queda têm efeitos na estrutura de custos do transporte.

No segundo semestre de 2025, outros fatores passaram a influenciar o preço. A retomada da elevação da mistura obrigatória de biodiesel, por exemplo, trouxe implicações tanto ambientais quanto econômicas ao alterar a composição do combustível diesel e impactar sua estrutura de custos. Paralelamente, novos reajustes tributários mantiveram o ambiente de preços sensível a decisões fiscais.

Choques externos e impacto no mercado interno

O início de 2026 adicionou uma nova camada de complexidade ao cenário. Os eventos geopolíticos no Oriente Médio, incluindo tensões militares e restrições logísticas em rotas estratégicas de petróleo, ampliaram a volatilidade

Ciclo do Diesel 2025–2026: A Anatomia dos Custos e o Impacto no Frete

2025: Oscilações e Ajustes Regulatórios



Fevereiro: Pressão Combinada e Gatilho da ANTT

Alta na Petrobras (+R\$0,22) e ICMS elevaram preços, acionando o primeiro reajuste de frete.



Abril–Maio: Ciclo de Alívio no Diesel A

Três reduções consecutivas da Petrobras permitiram o ajuste negativo do piso de frete pela ANTT.



Agosto: Implementação do Biodiesel B15

A mistura obrigatória subiu para 15% após adiamento estratégico para evitar inflação no transporte.

2026: O Grande Choque Geopolítico



Março: Crise no Estreito de Ormuz

Conflitos no Oriente Médio geraram choque logístico e industrial, disparando as cotações internacionais de petróleo.



Resposta Fiscal e Redução de PIS/Cofins

Governo zerou impostos federais (-R\$ 0,32/l) para amortecer a alta de R\$ 0,36 da Petrobras.

Comparação: Refinaria vs. Posto (R\$/l)



Salto de 24% no Preço de Bomba

24%

O diesel S-10 nos postos saltou para R\$ 7,58, forçando nova atualização da ANTT.





dos preços internacionais. Esse tipo de choque tende a pressionar o custo do diesel importado e, conseqüentemente, influenciar o mercado interno.

A resposta doméstica incluiu medidas de amenização, como a redução de tributos federais sobre o combustível diesel, buscando conter parte da alta no combustível. Ainda assim, o reajuste aplicado na sequência evidencia que tais medidas funcionam como amortecedores parciais, sem eliminar completamente o impacto externo.

Além disso, a elevação expressiva dos preços no período voltou a acionar o gatilho regulatório da ANTT, ajustando novamente os pisos de frete. Esse movimento demonstra como choques globais são rapidamente internalizados no setor de transporte brasileiro, reforçando a interdependência entre o mercado internacional de energia e a logística nacional.

Uma estrutura de custos cada vez mais complexa

A análise do período indica que o preço do diesel no Brasil é resultado da sobreposição de diferentes camadas, como a política de preços da Petrobras, tributação, composição do combustível e fatores externos. Juntas, elas tornam a gestão de custos no transporte rodoviário mais

desafiadora, exigindo das empresas maior capacidade de adaptação e planejamento.

O que o período entre 2025 e 2026 deixa claro é que a alta do diesel no Brasil não tem um único responsável. Seu preço é resultado de decisões tomadas em Brasília, nas refinarias da Petrobras, nos gabinetes do Confaz e até em conflitos a milhares de quilômetros daqui.

Portanto, quem lida com transporte rodoviário precisa entender essa dinâmica e replanejar a rota de seus negócios de acordo com as mudanças do mercado. Já os que aguardam estabilidade duradoura correm o risco de ser surpreendidos por ela.

Fonte: Instituto Paulista do Transporte de Cargas (IPTC).

Thiago Fagotti é analista do IPTC.

tagmovecargo.com.br

Eficiência, conformidade e gestão completa

O MoveCargo, solução da Move Mais, simplifica a gestão do VPO para transportadores e embarcadores que precisam de controle, conformidade e eficiência na operação.



Identificação de cobranças com base no MDF-e

Automatize a conciliação fiscal com integração direta ao MDF-e, gerando visibilidade e controle em tempo real.



Rota flex com saldo atualizado em tempo real

Flexibilidade total para rotas dinâmicas, com saldo ajustado em tempo real e sem travas por limite de crédito.



Cobrança por Eixo Suspensão

Redução custos com tecnologia que identifica e desconta automaticamente os eixos suspensos via IA embarcada.

TAG de pedágio
move.mais



movecargo
by movemais





Jean Zart é CEO da Prolog. Durante sua graduação em Ciência da Computação, dedicou-se ao desenvolvimento de uma solução capaz de medir o desgaste de pneus e, em 2016, ao lado de Luiz Felipe, atual CTO, fundou a empresa. Ao optar pelo empreendedorismo, desde então vem contribuindo para a inovação na gestão de frotas".

"QUEM NÃO GERENCIA PNEUS NÃO GERENCIA CUSTOS"

De que forma uma boa gestão pode aumentar a vida útil dos pneus e trazer economia para as transportadoras?

Com um processo bem estruturado, que mantém a pressão adequada dos pneus e os sulcos em boas condições, para aproveitar ao máximo a carcaça, é que se conquista a economia. Cuidando desses dois pontos, o pneu tem uma performance melhor, reduzindo principalmente o custo com combustível. A gestão de pneus, se bem feita, gera previsibilidade e controle para a transportadora.

Com o Prolog, em quanto tempo uma transportadora costuma perceber retorno sobre investimento?

Isso é algo que varia muito, pois depende do engajamento da equipe, da padronização dos processos e da constância de uso do sistema. Considerando o cenário no qual a operação aplica da forma correta, o ROI (Retorno sobre o Investimento) é algo que aparece até mesmo no primeiro mês.

Não é apenas investir financeiramente, é preciso investir em disciplina também, para fazer um bom aproveitamento da ferramenta.

O que diferencia uma empresa que controla bem seus pneus daquela que não tem uma gestão sobre eles?

A diferença é simples: uma empresa controla seus custos; a outra é controlada por eles.

O pneu é o segundo maior custo operacional de uma frota, perdendo apenas para combustível. Uma empresa sem gestão de pneus opera no escuro, sem saber dizer quando trocar.

Quem não gerencia pneus não gerencia custos. Uma opera com previsibilidade, enquanto a outra por meio da reatividade... e quem reage sempre paga mais.

O que mais o surpreendeu ao longo de sua trajetória nesse setor?

O fato de o mercado ter olhado com mais carinho para um segmento que era tão carente de tecnologia. Hoje só se enterra em problemas operacionais quem não quer mudar, ou quem está perdido nesse mar de opções.

Daqui para frente, a tendência é ter cada vez mais tecnologia de ponta. As operações que não se adaptarem, ficarão para trás.

Pensando no futuro, o que mudará na gestão de pneus nos próximos 10 anos?

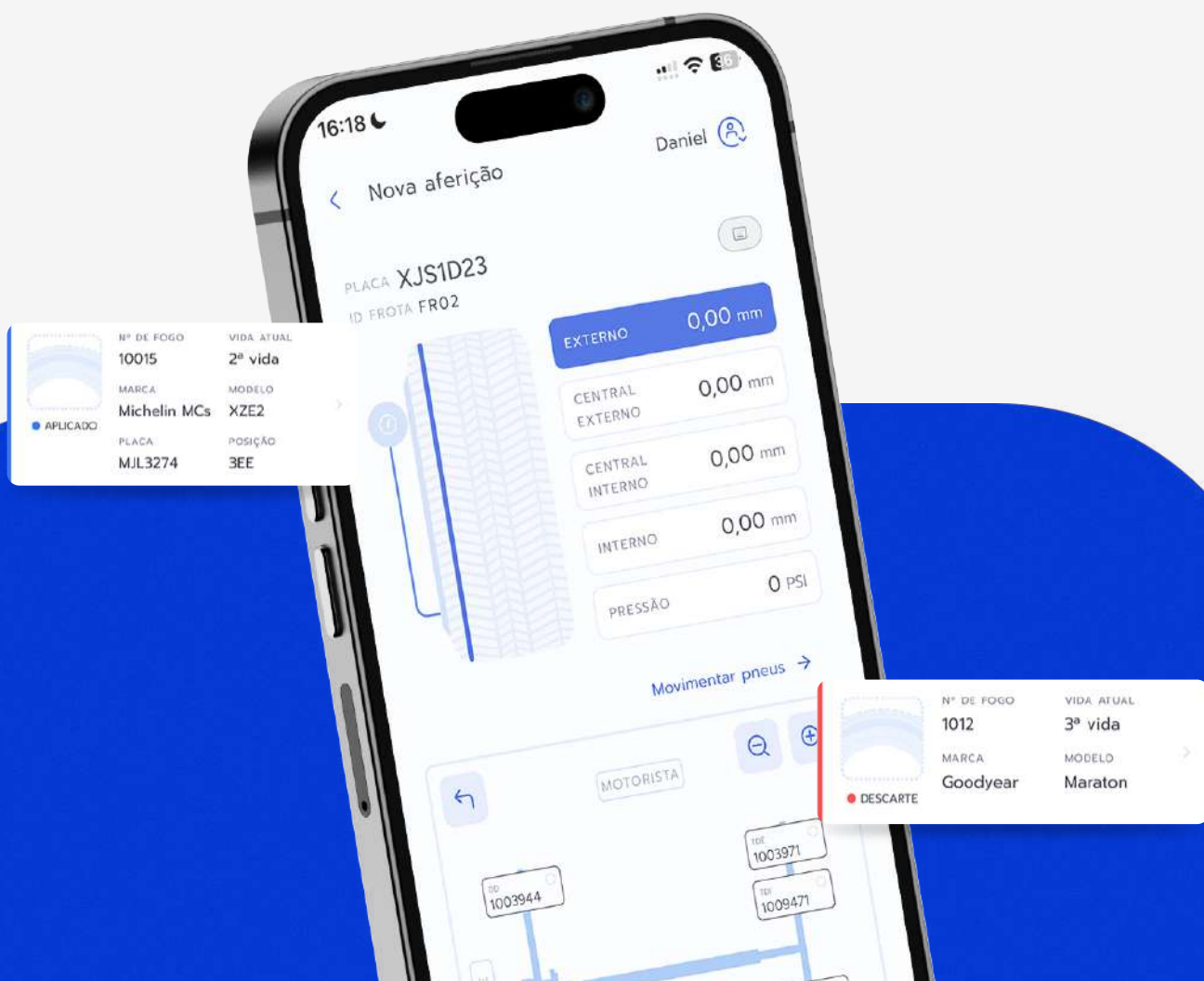
A gestão se tornará cada vez mais preditiva. Vai ser um divisor de águas para quem decide antecipar ao invés de reagir. Teremos informações cada vez mais em tempo real e a gestão de pneus será ainda mais orientada por dados.





A MAIOR DA AMÉRICA LATINA em gestão de pneus

Tecnologia que integra **manutenção, checklist e pneus** para decisões mais inteligentes e uma frota mais rentável.



Saiba mais em prologapp.com

prologapp.com



Por Raquel Serini, coordenadora de projetos do IPTC

Jornada 6x1 em debate: os impactos da redução da carga horária no TRC

O debate sobre a jornada de trabalho no Brasil voltou ao centro das discussões públicas e legislativas com propostas que preveem mudanças no atual modelo de trabalho conhecido como 6x1 – seis dias de trabalho para um de descanso. Entre as possibilidades em análise está a redução da jornada semanal de 44 horas para 40 horas ou até mesmo para 36 horas, mantendo-se, em muitos casos, o mesmo patamar salarial.

Embora o tema tenha forte repercussão social e política, é fundamental que setores econômicos estratégicos analisem seus impactos sob uma perspectiva técnica e operacional. No caso do transporte rodoviário de cargas, essa discussão ganha contornos ainda mais relevantes, considerando que se trata de uma atividade essencial, que opera praticamente de forma ininterrupta e depende fortemente de mão de obra especializada.

A operação ocorre em múltiplos turnos, muitas vezes 24 horas por dia, envolvendo motoristas, equipes operacionais, profissionais de monitoramento, manutenção e apoio logístico. Além disso, o setor trabalha com margens tradicionalmente pressionadas



Jornada semanal	Salário mensal	Custo por hora
44 horas (modelo atual)	R\$ 3.000	R\$ 17,05
40 horas	R\$ 3.000	R\$ 18,75
36 horas	R\$ 3.000	R\$ 20,83



por fatores como o custo do diesel, pedágios, manutenção de veículos, seguros e exigências regulatórias. Nesse contexto, alterações na jornada de trabalho tendem a produzir efeitos diretos na estrutura de custos das empresas.

A principal consequência econômica de uma eventual redução da jornada semanal está no aumento do custo da hora trabalhada. Em termos práticos, um trabalhador que hoje cumpre 44 horas semanais e recebe um determinado salário passará a ter um custo-hora maior se sua jornada for reduzida para 40 ou 36 horas sem alteração na remuneração. Essa diferença pode parecer pequena à primeira vista, mas se multiplica rapidamente quando aplicada a equipes inteiras e a operações que dependem de continuidade operacional.

Redução de 44h → 40h

aumento de aproximadamente

10%

 no custo da hora

Redução de 44h → 36h

aumento de aproximadamente

22%

 no custo da hora

Para ilustrar essa dinâmica, imagine uma transportadora de porte médio com cerca de 50 motoristas e 20 colaboradores em funções operacionais, como auxiliares de carga, descarga e apoio logístico. Considerando salários médios de R\$ 3.500 para motoristas e R\$ 2.200 para profissionais operacionais, e adicionando encargos trabalhistas estimados em aproximadamente 70% sobre a remuneração, o custo total mensal dessa estrutura pode chegar a cerca de R\$ 372 mil. Caso a jornada semanal seja reduzida para 40 horas, mantendo-se o mesmo salário, a empresa terá basicamente duas alternativas: pagar mais horas extras para manter o mesmo nível de operação ou contratar novos funcionários para recompor a carga horária disponível.





www.facchini.com.br



FACCHINI
SUSTENTÁVEL
PROGRAMA SOCIOAMBIENTAL
GOVERNANÇA CORPORATIVA



FACCHINI



Se optar pela manutenção da equipe atual com uso mais intensivo de horas extras, o impacto pode representar um aumento aproximado de 12% no custo total da folha de pagamento. Já no cenário em que a empresa decide contratar novos profissionais para recompor as horas reduzidas, o aumento tende a ficar em torno de 10%, o que ainda representaria um impacto significativo no resultado financeiro.

Caso a redução da jornada seja ainda mais profunda, chegando ao patamar de 36 horas semanais, o efeito tende a ser mais intenso. Nesse cenário, o aumento do custo-hora pode superar 20%, e o impacto total na folha pode alcançar algo próximo de 25%, dependendo da estrutura operacional da empresa.

Além do impacto direto na folha de pagamento, é importante considerar que o transporte rodoviário de cargas possui operações que exigem escalas específicas, como sistemas de revezamento, turnos contínuos e jornadas diferenciadas, incluindo o modelo 12x36 bastante utilizado em áreas de monitoramento, segurança e operações logísticas. Qualquer alteração estrutural na jornada semanal tende a exigir a reorganização dessas escalas, podendo demandar mais equipes ou maior sobreposição de turnos para garantir a continuidade das operações.

Outro aspecto relevante é a pressão sobre as horas extras. Em muitas empresas do setor, a flexibilidade



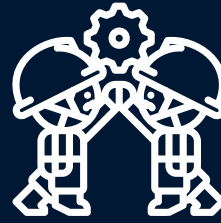


proporcionada pelas horas adicionais é um mecanismo importante para lidar com imprevistos logísticos, atrasos em carregamentos, congestionamentos, restrições de circulação e janelas operacionais definidas pelos embarcadores. Com jornadas reduzidas, essa margem de flexibilidade pode diminuir, elevando a dependência de horas extras ou ampliando a necessidade de contratação de novos colaboradores.

Essas mudanças também têm implicações que vão além das empresas transportadoras. O custo da mão de obra representa uma parcela relevante da estrutura de custos do transporte rodoviário de cargas.

Dependendo do tipo de operação, ele pode corresponder a cerca de 30% a 40% do custo total de uma transportadora. Quando esse componente sofre aumento, o efeito inevitavelmente se propaga ao longo da cadeia logística. Esse fenômeno é frequentemente descrito por economistas como um "efeito cascata", no qual aumentos de custos em um elo da cadeia acabam sendo repassados gradualmente aos demais agentes econômicos.

No caso do transporte, isso significa que um aumento expressivo nos custos operacionais tende a pressionar os preços do frete. **Se considerarmos, por exemplo, que a mão de obra represente cerca de 35% do custo total de uma transportadora e que ocorra um aumento médio de 20% nesse componente, o impacto final no preço do frete pode alcançar aproximadamente 7%.** Esse reajuste, por sua vez, é incorporado ao custo logístico de diversos setores produtivos, desde a indústria até o comércio, refletindo-se no preço final de produtos e serviços para o consumidor.



Especialistas em relações e economia do trabalho, como o professor José Pastore, da Universidade de São Paulo, frequentemente destacam que mudanças estruturais na legislação trabalhista precisam ser analisadas considerando não apenas seus efeitos diretos sobre os trabalhadores, mas também suas repercussões sobre produtividade, competitividade e custos sistêmicos da economia. No caso do transporte rodoviário de cargas, essa reflexão é especialmente importante porque o setor desempenha um papel central na circulação de mercadorias em um país com forte dependência da matriz rodoviária.

Diante desse cenário, o mais prudente para os empresários do setor não é reagir apenas quando as mudanças já estiverem consolidadas, mas começar desde já a avaliar seus possíveis efeitos. Simulações de custo, revisões de contratos de frete, análise de produtividade operacional e acompanhamento das negociações coletivas são instrumentos importantes para reduzir incertezas e preparar as empresas para diferentes cenários regulatórios.

Mais do que uma discussão jurídica, a eventual mudança na jornada de trabalho representa um tema estratégico para o planejamento das transportadoras. Empresas que compreendem antecipadamente seus impactos conseguem negociar melhor com clientes, ajustar seus modelos operacionais e proteger suas margens. Por outro lado, aquelas que não se preparam podem enfrentar dificuldades para absorver aumentos de custo em um mercado que já é altamente competitivo.

O VEÍCULO IDEAL PARA QUEM BUSCA RESULTADOS NO SEU NEGÓCIO.



**TRANSIT®
FURGÃO**
2026 AUTOMÁTICA



PORTAS TRASEIRAS
COM ABERTURA 270°



VOLUME DE CARGA:
ATÉ 12,4KG



2 ANOS DE
GARANTIA



Desacelere. Seu bem maior é a vida.



RANGER XL®
CABINE DUPLA
MANUAL



DIREÇÃO
ELÉTRICA



CONTROLE AUTOMÁTICO
EM DESCIDA E ESTABILIDADE

AV. SUMARÉ, 580 - PERDIZES

RUA GENERAL OSÓRIO, 162 - CENTRO DE GUARULHOS





Como a IA pode elevar a produtividade?

Ferramentas podem ser aplicadas para simplificar tarefas e qualificar análises

Você é um profissional acostumado a executar os processos sempre da mesma forma? Então vale um alerta: aquilo que antes era eficiência hoje pode estar se tornando um limite invisível para o seu crescimento.

Em um cenário onde a inteligência artificial redefine a forma de trabalhar, manter velhos hábitos não é apenas uma escolha conservadora, é um risco de perder espaço, relevância e oportunidades.

A boa notícia é que essa transformação joga a seu favor. A inteligência artificial não veio para complicar, mas para potencializar o que você já faz bem.

Só que como fazer isso acontecer na prática? Suzana Soncin, CEO da SmartLAB explica que é possível usar as ferramentas de IA para eliminar atividades repetitivas como preencher planilhas, gerar relatórios, resumir documentos, criar imagens e apresentações.



Ao incorporar essas ferramentas no dia a dia, tarefas que antes consumiam horas podem ser resolvidas em minutos e sobra tempo para o que realmente gera valor: pensar estrategicamente.

Para o setor de transporte, Soncin enxerga um potencial ainda maior na integração de sistemas, processos e dados. "Ainda estamos muito presos a uma visão fragmentada, em que cada parte da operação; seja o motorista, o veículo ou a gestão é tratada de forma isolada. Mas o setor está passando por uma transformação sistêmica, em que eficiência depende da conexão entre todas essas etapas. Isso inclui desde o planejamento de rotas e controle de custos, até a análise de desempenho operacional em tempo real", avalia.

Ela também destaca que o uso da IA não deve se limitar a responder perguntas pontuais, mas sim apoiar análises mais profundas e preditivas. "Isso significa sair de uma gestão reativa baseada em corrigir problemas para uma gestão proativa, orientada por dados e antecipação de cenários. Com isso, é possível prever gargalos, otimizar recursos e tomar decisões com maior segurança", afirma.

Não é de qualquer jeito! Antes de querer trazer a IA para sua empresa é importante saber usá-la de forma segura e ter a clareza de onde aplicar, diz Augusta Torres, *head* de tecnologia SmartLAB.

"Muitas vezes a gente tem a ansiedade de usar a ferramenta porque entrou em algum hype, e acaba usando-a de forma empobrecida. É só quando a gente conhece o potencial de cada IA que conseguimos ter ideias de onde empregá-la para eliminar processos", avisa Torres.

A *head* de tecnologia ressalta que, mais importante do que utilizar o *prompt* correto em uma IA, é fornecer à ela informações e documentos relevantes que servirão de base para que ela estruture melhor a resposta. "Personalize as configurações de cada ferramenta, compartilhe com ela seus objetivos", orienta.

Mapear para não perder

Já aconteceu na sua empresa de um funcionário sair e ninguém mais saber como executar determinada tarefa? Para evitar esse tipo de situação, as IAs podem ajudar a mapear atividades criando arquivos de fácil consulta.





"Você pode gravar o que a pessoa faz e a ferramenta transcreve. Ela até junta todos os arquivos com as informações que você tem sobre um processo e também organiza, estrutura e ainda te dá sugestões de como você pode melhorar aquela tarefa para ganhar eficiência", informa a CEO.

Conquistando mais clientes com a IA

As especialistas explicam como ser possível utilizar a IA para ampliar a carteira de clientes.

"A partir da análise de perfil da sua própria base de cadastro, ela consegue identificar outros possíveis cliente e indicar por exemplo um nome com qual você ainda não trabalha, mas está muito próximo", fala Torres. "Além disso a IA pode orientar sobre como fazer uma oferta mais estruturada, desde a forma correta de mandar o e-mail até com sugestões de abordagem".

Soncin indica o potencial da IA para análise de concorrência. "Peça pra IA fazer uma análise do que você pode oferecer que seu concorrente não tem".

Para ela, cada vez mais, as vendas estarão ligadas à experiência do cliente. "Hoje, o vendedor precisa atuar como um consultor. No futuro, vender será um trabalho basicamente de relacionamento, e a IA pode ser usada para descobrir padrões e preferencias do seu público", destacou Soncin.

Ferramentas de IA são mais adequadas para diferentes funções:



Caminhões

MERCEDES-BENZ




**No Grupo De Nigris, você encontra
um portfólio completo de caminhões
Mercedes-Benz.**

**Uma solução sob medida
para o seu negócio.**

Banco Mercedes-Benz



GRUPO
De Nigris

 No trânsito, enxergar o outro é salvar vidas.

*Consulte a disponibilidade em estoque. Imagens ilustrativas.



Roubo de cargas no estado recua em 2025, mas prejuízo ao setor pode chegar a R\$ 309 milhões

Levantamento aponta terceira queda consecutiva nas ocorrências em São Paulo, apesar disso as perdas financeiras seguem elevadas

O roubo de cargas no estado de São Paulo apresentou redução pelo terceiro ano consecutivo. Em 2025, foram registradas 3.470 ocorrências, número 26,3% inferior ao de 2024, quando houve 4.711 casos. Em 2023, o total havia alcançado 6.063 registros, consolidando uma tendência de retração nos últimos anos.

Os dados fazem parte do estudo [Panorama do Roubo de Cargas 2025](#), elaborado pelo SETCESP com

base nas informações do sistema SP Carga, da Secretaria da Segurança Pública de São Paulo.

A redução também já aparece nos primeiros indicadores de 2026. Em janeiro, foram contabilizadas 254 ocorrências, volume 27,4% menor em comparação ao mesmo mês de 2025, quando houve 350 registros.

Apesar da queda, o impacto financeiro do crime continua expressivo. Segundo estimativas do setor,



os prejuízos apenas com as mercadorias roubadas variaram entre R\$ 206,9 milhões e R\$ 309,1 milhões em 2025, sem considerar custos indiretos, como atrasos operacionais, aumento do valor dos seguros e investimentos em gerenciamento de risco.

“Além da perda da carga, o crime provoca um efeito cascata na economia, elevando custos operacionais das empresas com seguros, escolta, monitoramento e gestão de risco”, afirma Marcelo Rodrigues, presidente do Conselho Superior e de Administração do SETCESP.

Capital paulista concentra maioria das ocorrências

Na área de atuação do SETCESP, que abrange 50 municípios da Grande Região Metropolitana de São Paulo, foram registradas 2.774 ocorrências em 2025.

A capital paulista concentrou 62% dos casos de roubo de carga no período. Na sequência aparecem os municípios de Guarulhos, Osasco, Itapeverica da Serra, Cotia e Embu das Artes, que juntos representam aproximadamente 22,7% das ocorrências. Os demais municípios respondem por cerca de 15% dos registros.

Segundo o estudo, a concentração de casos nessas localidades está relacionada ao intenso fluxo de mercadorias, à presença de centros de distribuição e à forte atividade logística.

“Grande parte das cargas que circulam na região metropolitana tem origem ou destino em outros estados. Quando ocorre um roubo em São Paulo, o impacto ultrapassa o território paulista e afeta toda a cadeia logística nacional”, destaca Rodrigues.

Alimentos lideram lista de cargas mais visadas

A análise do levantamento revela que os criminosos priorizam mercadorias com maior facilidade de revenda no mercado ilegal. Os alimentos lideram as ocorrências, com 28,9% dos casos registrados.

Na sequência aparecem eletroeletrônicos (6,84%), autopeças (2,66%) e produtos farmacêuticos (1,52%). Embora menos frequentes, essas categorias costumam envolver cargas de maior valor agregado. Já as cargas classificadas como ‘outros tipos’ ou ‘carga mista’ representam cerca de 41% das ocorrências, indicando a diversidade de produtos que podem se tornar alvo das quadrilhas.



"O delito acompanha a lógica de mercado: quanto maior a liquidez e a facilidade de revenda, maior a atratividade criminosa", aponta o relatório.

Entregas e período da manhã aumentam exposição ao crime

O estudo também mostra que o momento da entrega segue sendo o principal ponto de vulnerabilidade das operações logísticas. A previsibilidade das paradas, a fragmentação das cargas e a redução da mobilidade dos veículos tornam esse processo mais suscetível às ações criminosas.

Quase metade das abordagens ocorre durante o descarregamento das mercadorias, responsável por 47,22% dos casos. Já as in-

terceptações com o veículo em movimento representam 33,92% das ocorrências.

A maior parte dos roubos acontece durante o dia, principalmente pela manhã, faixa que concentrou 34,2% dos registros em 2025. O período da tarde respondeu por 27,8% dos casos, seguido pela madrugada (21,3%) e pela noite (11%).

A distribuição das ocorrências ao longo da semana também evidencia maior incidência nos dias úteis. Quarta, quinta e sexta-feira concentram cerca de 58% dos registros, acompanhando o aumento do fluxo logístico e da previsibilidade das rotas.

Para Rodrigues, o cenário reforça a necessidade de ampliar ações integradas de prevenção. "É fundamental fortalecer a integração

entre governos, transportadoras e seguradoras, além de ampliar investimentos em inteligência e tecnologia. Esse esforço conjunto é essencial para reduzir ainda mais os índices ao longo de 2026", afirma.

No estudo destaca-se ainda que o enfrentamento ao roubo de cargas exige não apenas repressão policial, mas também ações estruturadas de prevenção, inteligência e desarticulação econômica das quadrilhas envolvidas.

O relatório possui caráter técnico-analítico e contributivo, e foi elaborado para subsidiar políticas públicas, estratégias empresariais e aprimoramento da governança da segurança logística na base territorial do SETCESP.



PODE CONTAR

COM O

TECTOR 8x2

NA SUA

OPERAÇÃO.

O caminhão semipesado com mais capacidade de carga, eficiente na estrada e pronto para o seu negócio.

CÂMBIO | MANUAL E AUTOMATIZADO

31 ↑↑
TONELADAS



➤ **MAIS CAPACIDADE DE CARGA**
2º eixo direcional instalado de fábrica

➤ **ROBUSTEZ PARA CONDIÇÕES EXIGENTES**
Resistência e durabilidade já conhecidas da linha Tector

➤ **EFICIÊNCIA OPERACIONAL**
Menor consumo e custo de manutenção

➤ **FACILIDADE DE IMPLEMENTAÇÃO**
Predisposição para baú 9,5m

➤ **PLATAFORMA DE CARGA**
para baú de até 10m

Matriz Cofipe Norte

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

Filial Cofipe Guarulhos

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

Filial Cofipe Anchieta

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

Filial Cofipe Santos

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

☎ **0800COFIPE (0800 026 3473)**

cofipe.com.br

IVECO
COFIPE



EVOLUÇÃO DO ROUBO DE CARGAS EM SÃO PAULO

Análise anual mostra queda consistente nos roubos de cargas no Estado.



 ANO	 TOTAL DE OCORRÊNCIAS	 VARIAÇÃO ANUAL
2023	6.063	—
2024	4.711	↓ -22,3%
2025	3.470	↓ -26,3%





 COMPARATIVO PARCIAL JANEIRO DE 2026*	 ANO	 TOTAL DE OCORRÊNCIAS	 VARIAÇÃO ANUAL
	2026* (jan.)	254 (jan.)	↓ -27,4%*

* DADO PRELIMINAR REFERENTE A JANEIRO DE 2026.

QUANDO OS ROUBOS ACONTECEM

Entenda os períodos do dia em que os roubos de cargas mais acontecem.



-  **MANHÃ**
34,2%
-  **TARDE**
27,8%
-  **MADRUGADA**
21,3%
-  **NOITE**
11%





CARGAS MAIS ROUBADAS



RANKING		TIPO DE CARGA	PARTICIPAÇÃO (%)
1º		ALIMENTOS	28,9%
2º		ELETROELETRÔNICOS	6,84%
3º		AUTOPEÇAS	2,66%
4º		FARMACÊUTICOS	1,52%
		CARGAS MISTAS E OUTROS TIPOS	41%



PREJUÍZO COM O ROUBO DE CARGAS

ESTIMADO EM 2025



ESTIMATIVA MÍNIMA

R\$ **206,9**
MILHÕES

a

ESTIMATIVA MÁXIMA

R\$ **309,1**
MILHÕES



Milhões em prejuízos para o setor produtivo



Impacto direto na economia e na cadeia de abastecimento



Baixe o relatório completo com o Panorama do Roubo de Cargas de 2025

BAIXE AGORA



Inteligência e automação para toda a sua jornada de entrega

Ganhe controle, reduza custos e tome decisões melhores em tempo real

Com a Envoy, sua operação passa a contar com:



Roteirização inteligente e automatizada



Visibilidade ponta a ponta das entregas



Redução de até 30% nos custos logísticos



Gestão completa de transportadoras e entregadores



Decisão em tempo real para mais eficiência operacional



Solicite a sua demonstração

envoylog.com.br

11 91170-4806

Faça como nossos clientes:

BRASPRESS

Loggi

jadlog

gritsch

Azul cargo Express





Tem início a vigência das regras da NR-1. Sua empresa está preparada?

Transportadoras estão passíveis de fiscalização e eventuais autuações pela Inspeção do Trabalho. Saiba como estar em conformidade com a nova diretriz

A [nova redação da NR-1](#) (Norma Regulamentadora 1), estabelecida pela [Portaria nº 1.449/24](#), em agosto de 2024, já está efetivamente valendo. O texto amplia as responsabilidades das empresas ao exigir a inclusão dos riscos psicossociais no Gerenciamento de Riscos Ocupacionais (GRO) e a elaboração de um Programa de Gerenciamento de Riscos (PGR).

Na prática, isso significa que as organizações devem ampliar seu olhar para além dos riscos tradicionais (físicos, químicos, biológicos e de acidentes), considerando também os fatores que impactam diretamente a saúde mental dos trabalhadores.

Segundo Caroline Duarte, coordenadora jurídica do SETCESP, “a partir de agora a fiscalização tende a ter um caráter muito mais rigoroso e punitivo com a possibilidade concreta de autuações em caso de inadequação do PGR”, conta.

Entre os fatores que devem ser avaliados e controlados pelas empresas estão sobrecarga de trabalho, exigências cognitivas elevadas, ausência de suporte organizacional, conflitos interpessoais, assédio e situações de violência no ambiente profissional.

De acordo com Duarte, os principais pontos que podem levar à autuação são: ausência do PGR,



descrição genérica dos riscos, falta de participação dos trabalhadores no processo, inexistência de plano de ação e ausência de evidências de implementação das medidas propostas.

O valor das multas não foi estipulado e, de acordo com a coordenadora, dependerá da estrutura da organização, do grau de risco e da quantidade de profissionais envolvidos.

“É fundamental revisar tecnicamente os PGRs, adotar metodologias consistentes de avaliação e fortalecer a governança interna. Auditorias preventivas também são recomendadas”, orienta a coordenadora.

Outro ponto importante é a relação da NR-1 com a [NR-17](#), norma que

trata da ergonomia e que ganhou destaque justamente por abordar aspectos ligados à organização do trabalho aos fatores psicossociais.

Isso significa que questões relacionadas ao conforto e às condições do ambiente laboral também devem ser consideradas no PGR, já que podem potencializar o adoecimento emocional.

Como medir riscos que não são visíveis?

Ao consultar a psicóloga com foco em saúde mental, Valéria Gonçalves, ela fala que fazer um GRO e pôr em prática um PGR não é um bicho de sete cabeças.

Para ela, o primeiro passo é observar atentamente o ambiente e a dinâmica de trabalho. “Quais reclamações chegam ao RH? O que está causando afastamentos?”, questiona. A especialista diz que ouvir os trabalhadores é essencial para compreender os fatores que estão impactando o clima organizacional.

Gonçalves destaca ainda a importância do uso de ferramentas de avaliação, como questionários anônimos capazes de medir o nível de satisfação e identificar percepções dos colaboradores em relação ao trabalho.

“O Ministério do Trabalho não exige uma ferramenta específica, mas é importante utilizar instrumentos cientificamente validados e que contemplem os riscos psicossociais”, explica a psicóloga.





Entre os modelos que são referência estão:

- ✓ Job Stress Scale (Escala de Estresse no Trabalho);
- ✓ Questionário de Atos Negativos;
- ✓ Self Report Questionnaire (SRQ);
- ✓ COPSQ (Copenhagen Psychosocial Questionnaire).

Após a análise dos resultados, a empresa deve desenvolver um plano de ação, que pode incluir revisão de metas, fortalecimento da comunicação interna, capacitação de lideranças, criação de canais de acolhimento e incentivo ao respeito e à diversidade.

PGR na prática

Na Bros Logística, uma das iniciativas adotadas foi a contratação de uma plataforma externa para recebimento de denúncias e relatos. O gerente administrativo da empresa, Caio Carelli, conta que o sistema permite que os colaboradores façam registros de forma sigilosa, inclusive fora do horário de expediente.

“Existe todo um processo de apuração, investigação e resposta ao caso. Quem faz uma denúncia espera que a empresa tome alguma providência”, explica.

Já na ANR Logística, a adesão ao diagnóstico psicossocial chegou a 80% dos colaboradores. A gestora de RH, Alda Akemi, conta que a empresa adotou critérios rigorosos de anonimato, confidencialidade e proteção de dados conforme a LGPD.

A organização também contratou uma consultoria independente para conduzir entrevistas individuais e mapear os riscos psicossociais. Outro diferencial foi a criação de um “canal de escuta”, nomenclatura escolhida para substituir o termo “canal de denúncias”, considerado potencialmente negativo.

Cultura organizacional também precisa mudar

Para os especialistas, no entanto, não basta apenas cumprir exigências documentais. O psicólogo organizacional e consultor de cultura Micael Vital alerta que o PGR precisa estar sustentado por uma cultura organizacional saudável.

“O PGR não pode ser apenas um documento guardado na gaveta. As intervenções precisam encontrar respaldo na rotina da empresa”, afirma.



MONITORAMENTO INTELIGENTE DE CARGA



Sua carga segura, sua operação sob controle



Acompanhamento ativo e **em tempo real** para evitar riscos.



Deteção de desvios de rota, paradas não programadas e excesso de velocidade.



Equipe altamente qualificada com mais de **240 agentes em 138 localidades**.



Respostas imediatas para maior previsibilidade e segurança operacional.

Associados **SETCESP** têm condições especiais!



@buonnyoficial

/buonny

buonny.com.br





Vital lembra que muitos riscos psicossociais surgem justamente da maneira como o trabalho é conduzido, comunicado e liderado. "Metas incompatíveis, pressão constante, comunicação agressiva e ausência de escuta são fatores que alimentam o adoecimento emocional", explica.

Ele também chama atenção para a importância da postura organizacional diante de situações de assédio. "Quando um caso é ignorado, a empresa pode estar reforçando o comportamento do agressor. A mensagem transmitida é de permissividade", alerta.

No setor de transporte, os desafios podem ser ainda maiores. Motoristas e ajudantes convivem frequentemente com solidão, jornadas extensas, pressão por prazos e trânsito estressante. Por isso, Vital defende que as empresas invistam em condições adequadas de descanso e apoio psicológico.

Para ele, segurança psicológica não significa ausência de cobrança, mas a possibilidade de relatar problemas, pedir ajuda, admitir erros e falar sobre riscos sem medo de humilhação ou punição.

"Não existe alta performance em ambientes adoecedores", resume Gonçalves.

Vital deixa uma reflexão para as empresas: "toda cultura organizacional produz efeitos. A pergunta é: quais efeitos a cultura da sua empresa tem produzido?"



Para apoiar as empresas na jornada de adequação à NR-1, o SETCESP disponibiliza gratuitamente um **modelo de levantamento de riscos psicossociais**. Baixe já!

NR-1
Baixe aqui o **modelo de pesquisa para o levantamento de riscos psicossociais**

SETCESP
Preencha o formulário e baixe **grátis!**

Nome*

Email*

Empresa*

CNPJ da empresa*

Quero receber diariamente a newsletter SETCESP Online em meu e-mail.*

Seleção

11 + 3 = ?

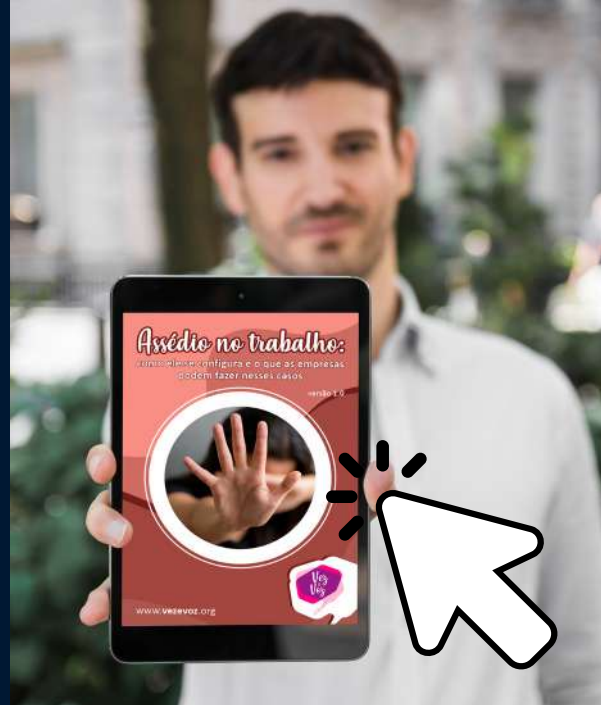
Declaro que li, concordo com os termos de uso e privacidade de dados e aceito receber comunicações do SETCESP.

Conheça aqui a Política de Privacidade do SETCESP e seus direitos sobre uso dos dados pessoais.

QUERO O MODELO DE PESQUISA



Confira também gratuitamente o e-book '**Assédio no trabalho: como ele se configura e o que as empresas podem fazer a respeito**'. Um guia pensado para auxiliar sua empresa a tomar medidas de prevenção, mas caso venha acontecer algum caso de assédio ou discriminação, ele servirá também para direcionar suas ações.



YouTube



O SETCESP promoveu em seu canal do YouTube uma live sobre o assunto. Assista!

Quer se aprofundar mais sobre o tema? Veja diversos treinamentos sobre o assunto. Consulte [a agenda de cursos](#) e entre em contato pelos canais:



(11) 2632-1000



treinamento@setcesp.org.br





SEGURO DE
RESPONSABILIDADE
CIVIL AMBIENTAL

DANO AMBIENTAL

Não avisa. O custo também não.



Empresas dos setores industrial, logístico e agro estão expostas a riscos que podem gerar contaminação de solo e água, danos a terceiros, multas ambientais, altos custos de remediação e até a paralisação da operação. **A legislação brasileira é rigorosa e prevê responsabilidade objetiva, ou seja, independe de culpa.**

COBERTURA

- Remediação ambiental
- Danos a terceiros
- Poluição súbita e gradual
- Despesas emergenciais e defesa judicial
- Transporte de cargas perigosas (quando contratado)

EXCLUSIVO

APISUL + CHUBB

Uma condição diferenciada que elimina a participação do segurado em sinistros, garantindo mais previsibilidade financeira e segurança para a operação.

FRANQUIA **R\$0**

Além do seguro, a Apisul atua de forma consultiva na gestão dos riscos, com inspeção especializada, identificação de vulnerabilidades e acompanhamento contínuo.

Proteja sua operação contra impactos ambientais e financeiros.



Corretora de Seguros
Especialista em riscos
industriais e logísticos



Quantas mulheres cabem dentro de uma única mulher?

Quando a reflexão é sobre superar desafios e abraçar as múltiplas versões de si mesma



A pressão para que as mulheres escolham apenas um papel na vida (mãe, profissional ou esposa) ainda é realidade. Em contraponto a essa ideia, um bate-papo online promovido pelo Vez & Voz propôs uma reflexão sobre a multiplicidade feminina, o autoconhecimento e os desafios de conciliar diferentes identidades sem carregar o peso da culpa.

A palestra foi conduzida por Jaciará Novaes, mentora e terapeuta, que destacou como, historicamente, as mulheres foram ensinadas a ocupar espaços limitados.

"A vida inteira fomos aconselhadas a caber apenas em determinado lugar. Existe até um ditado muito



conhecido: sorte no jogo, azar no amor. Como se ter as duas coisas fosse proibido”, afirmou.

Segundo ela, muitas mulheres carregam a culpa por desejarem ser mais de uma coisa, quando, na verdade, a pluralidade faz parte da essência feminina.

Durante o bate-papo, a especialista abordou os impactos de tentar corresponder às expectativas alheias. Para ela, esse comportamento pode levar a relações desiguais, à perda da identidade e até à permanência em relacionamentos abusivos.

“Há mulheres que já abandonaram sonhos e planos e não sabem mais quantas versões existem dentro de si. Viver pela expectativa do outro é corrosivo e extremamente exaustivo”, ressaltou.

Novaes comparou esse processo a um copo que recebe pequenas gotas diariamente até transbordar. O resultado, segundo ela, costuma aparecer na forma de esgotamento emocional, doenças físicas e comportamentos compensatórios que comprometem a qualidade de vida.

A palestrante também chamou atenção para a sobrecarga constante enfrentada por muitas mulheres, que frequentemente ignoram seus próprios limites.

“Elas carregam tanto peso por tanto tempo que chega um momento em que o corpo simplesmente para. Surgem o *burnout*, a depressão ou até vícios utilizados como forma de compensar a insatisfação”, observou.

Outro ponto discutido foi a cultura da produtividade excessiva. De acordo com Novaes, muitas mulheres foram condicionadas a acreditar que trabalhar sem parar é sinônimo de sucesso.

“O que não é verdade. E, quando descansam, mesmo que de forma forçada, sentem culpa. A culpa, assim como a vitimização, paralisa”, destacou.

Identidade

Outro ponto defendido pela mentora é que a gente vive o que acredita que merece viver. Para ilustrar seu argumento, Novaes apresenta dois contos da literatura infantil para demonstrar a perda de identidade e o conformismo.

Ao citar Branca de Neve, que perdeu a mãe, ela destacou a importância de manter a própria identidade mesmo diante das adversidades. Em contraste, utilizou a figura da madrasta que perguntava ao espelho ‘quem era a mais bela do reino’, representando os riscos de buscar constantemente validação externa.



“Quem nos tornamos quando algo não sai como planejado? Isso tem tudo a ver com identidade. Quem você se tornou para sobreviver e quem você nasceu para ser?”, questionou.

Já a personagem Alice, de *Alice no País das Maravilhas*, foi usada para reforçar a importância de ter clareza sobre os próprios objetivos.

“Quando Alice está conversando com o Gato, ela pergunta: — Para que lado vamos? Ele responde: — Não sei, tanto faz. Se você não sabe para onde vai, qualquer lugar vai te servir”, acrescenta.

Mudança de vida

Novaes também compartilhou experiências pessoais marcadas por desafios profundos. Entre eles, uma perda gestacional, o abandono do parceiro durante a gravidez e depois um processo de divórcio traumático. Esses acontecimentos desencadearam um período de intensa fragilidade emocional, seguido pelo surgimento de problemas de saúde.

“Esse é o meu lado B, o que as pessoas não veem nas redes sociais. Houve um momento em que eu estava extremamente machucada, confusa e sem saber quem realmente era”, relatou.

A partir desse processo, a palestrante desenvolveu o que chama de

método MAPA

UM CAMINHO PARA TRANSFORMAR SUA VIDA



MAPA é um acrônimo para **quatro pilares** que, quando aplicados, geram uma vida mais intencional, livre e realizada.

M

MATURIDADE

está relacionada à **autoresponsabilidade**.



A

AUTONOMIA

consiste em viver de acordo com as próprias **crenças e valores**.



P

PODER

representa a coragem necessária para **agir** e promover **mudanças**.



A

ATIVACÃO

significa olhar para a vida com mais **atenção**, restaurando **relações** desgastadas e fortalecendo **projetos** pessoais.



4 PILARES. 1 DIREÇÃO: VOCÊ.





TECNOLOGIA®

VOCÊ SABE ONDE ESTÃO SUAS CARRETAS AGORA?

Com o **3S Carretas**, você tem localização em tempo real e recebe alertas imediatos caso o veículo saia do padrão programado.

Além disso, o sistema oferece controle de manutenções, acompanhamento da taxa de utilização de cada carreta e rastreamento independente do cavalo, garantindo mais proteção contra roubos e furtos.



Mais controle



Mais segurança



Mais eficiência para a sua operação



Como exemplo prático dessa transformação, Novaes citou decisões importantes tomadas ao longo de sua jornada de vida, como pedir exoneração de um concurso público, abrir uma empresa, reorganizar a vida espiritual, melhorar a saúde física e realizar palestras.

“Uma das coisas mais importantes que aprendi foi: não dê acesso a quem não te dá destino. Quando entendemos isso, passamos a ocupar uma nova versão de nós mesmas”, afirmou.

Infinitas versões de uma mulher

Ao final do encontro, Novaes retomou a pergunta que deu título à palestra: quantas mulheres cabem dentro de uma mulher?

A resposta veio sem hesitação.

“Cabem infinitas mulheres dentro de você. A questão é: qual delas você escolhe alimentar? Durante muito tempo deixei governarem a minha vida a mulher irritada, procrastinadora e aquela que aceitava migalhas. Essas versões continuam existindo, mas hoje entendo ser minha responsabilidade decidir que terá força dentro de mim a bem-humorada, proativa e sonhadora.”

Para a palestrante, o sofrimento não precisa ser permanente. Quando a mulher reconhece e aceita todas as suas versões, deixa de pedir permissão para existir e passa a ocupar seu espaço de forma mais autêntica.

“Escolham viver com mais coragem e comprometimento com a vida. E aquelas que deixaram de fazer planos, permitam-se sonhar novamente”, concluiu.



Bem-vindos



AGV

www.agv.com.br
(19) 3876-9032



Anjun

www.anjunexpress.com.br
(11) 5026-7008



MRF LOGÍSTICA
SOLUÇÕES LOGÍSTICA

www.mrflogistica.co
(11) 5990-1983



osmar
mudanças

www.osmarmudancas.com.br
(11) 5588-3529



PAN AMERICANO
TRANSPORTE RODOVIÁRIO LTDA

www.panamericano.log.br
(11) 4210-1129



R3L LEMOS
SOLUÇÕES EM TRANSPORTES

(11) 4371-0507



RODOTRANSFER
CENTRO DE OPERAÇÕES LOGÍSTICAS

www.rodotransfer.com.br
(11) 4260-0454



STOCK CARGAS
Sem fronteiras até o seu destino

www.stockcargas.com.br
(11) 4965-3030



TQUIM

www.tquim.com.br
(11) 4066-7007

Direcionando o caminho do transportador

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

Realização:

SETCESP

Parceiros:



Apoio:

