

SISTEMA
FETRANSPAR
SEST | SENAT | DESPOLUIR

Nº 232 - JULHO.2026



AGF LAMENHA LINS
Rua Lamenha Lins, 1496
80250-981 - Curitiba - PR

Fiscalização eletrônica redefine a gestão do transporte de cargas

Em entrevista exclusiva, Eduardo Rebuzzi, presidente da NTC&Logística, avalia os efeitos da integração entre CIOT e MDF-e e os principais desafios da adaptação às novas regras da ANTT

ARTIGO

Possíveis efeitos da redução da Escala 6 x 1 no TRC - Pág. 3

Benjamim Joel Lucian, Assessor Jurídico da FETRANSPAR e Advogado Trabalhista Escritório Grellert

SEST SENAT

Copa SEST SENAT de Futebol 7 Society 2026 - Pág. 8

PALAVRA DO PRESIDENTE

O Transporte Rodoviário de Cargas vive um momento de profundas transformações regulatórias e tecnológicas no Brasil. A integração entre o CIOT, o MDF-e e os novos mecanismos de fiscalização eletrônica da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) marca uma nova etapa de maior controle, rastreabilidade e digitalização das operações. Trata-se de um avanço importante para o setor, que amplia a transparência e a segurança jurídica das relações de transporte, mas que também impõe desafios relevantes de adaptação para empresas, embarcadores, cooperativas e transportadores autônomos.

Essas mudanças exigem investimentos contínuos em tecnologia, atualização de sistemas e revisão de processos internos, especialmente em um ambiente regulatório cada vez mais integrado e automatizado. Ao mesmo tempo, ainda são recorrentes as dúvidas operacionais decorrentes da implementação dessas novas regras, o que reforça a necessidade de diálogo permanente entre o setor e os órgãos reguladores, com foco na construção de soluções equilibradas e viáveis para toda a cadeia logística.

Paralelamente a esse cenário de transformação, o setor também avança em pautas fundamentais como a sustentabilidade. A logística verde e a adoção de tecnologias embarcadas vêm contribuindo para a redução de custos, o aumento da eficiência operacional e a diminuição das emissões de poluentes. Iniciativas como o Programa DESPOLUIR DA FETRANSPAR reforçam esse compromisso, ao incentivar práticas mais responsáveis e o uso de ferramentas de roteirização inteligente e gestão de transporte, que otimizam rotas e reduzem impactos ambientais.

No campo da integração e valorização dos trabalhadores, destacam-se também as ações do SEST SENAT, como a Copa SEST SENAT de Futebol 7 Society 2026. A competição, que terá Ponta Grossa como sede da fase regional, representa mais do que um evento esportivo: é uma iniciativa que promove qualidade de vida, integração e espírito de equipe entre os profissionais do transporte. A nova estrutura da competição, com etapas local, regional e nacional, amplia o acesso e fortalece o vínculo entre as unidades em todo o país.

Diante desse conjunto de avanços e desafios, o Sistema FETRANSPAR reafirma seu compromisso com a modernização do setor, o fortalecimento institucional e a defesa de condições que garantam competitividade, segurança e desenvolvimento sustentável ao Transporte Rodoviário de Cargas em nosso Estado.

Boa leitura!

Sérgio Malucelli
Presidente do Sistema FETRANSPAR



PESQUISA CNT 2026

Pelo terceiro ano consecutivo, a Pesquisa CNT de Rodovias 2026, no Paraná, teve como ponto de partida a sede do Sistema FETRANSPAR, em Curitiba, no dia 29 de junho. Durante 30 dias, dois pesquisadores percorrerão 6.618 quilômetros de rodovias paranaenses para avaliar as condições do pavimento, da sinalização, dos acostamentos e da geometria das vias. Realizada há mais de 30 anos pela Confederação Nacional do Transporte (CNT), a pesquisa utiliza sistemas digitais de coleta e, nesta edição, contará com Inteligência Artificial para analisar automaticamente as placas de sinalização a partir de imagens captadas em 100% do percurso. O levantamento é um diagnóstico técnico e independente da infraestrutura rodoviária brasileira, cujos resultados subsidiam investimentos, políticas públicas e o planejamento logístico, contribuindo para ampliar a segurança viária, reduzir custos de transporte e fortalecer a competitividade da economia. Em todo o país, 23 pesquisadores percorrerão 117.016 quilômetros de rodovias pavimentadas, consolidando um dos mais abrangentes levantamentos sobre a infraestrutura rodoviária nacional.



DELEGACIA METROPOLITANA

A inauguração da Delegacia Metropolitana da Polícia Rodoviária Federal (PRF), em junho, reforça as entregas realizadas pela EPR Litoral Pioneiro, em parceria com a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), com foco na segurança das rodovias sob sua concessão em uma importante parceria com as autoridades rodoviárias. A estrutura está localizada no km 79 da BR-277, em Curitiba, agregando ao trabalho realizado pela corporação. Na nova delegacia será realizada a organização e o suporte às nove unidades operacionais da Região Metropolitana de Curitiba, além do atendimento a demandas administrativas de usuários, gestão de pátios e atividades administrativas com foco no policiamento. A estrutura substitui o prédio até então utilizado pela corporação em Colombo, na RMC.

CURITIBA

SETCEPAR – Sindicato das Empresas de Transporte de Cargas no Estado do Paraná
- Tel: (41) 3014.5151 - E-mail: atendimento@setcepar.com.br

SEGUIPAR - Sindicato das Empresas e Proprietários de Serviços de Auto Socorro, Remoção e Resgate de Veículos e de Içamento através de Guinchos e Guindastes do Estado do Paraná - Tel: (41) 3023.2258 - E-mail: seguipar@seguipar.com.br

Filiados da FETRANSPAR

FENATRAN 2026

Com todos os pavilhões ocupados, a Fenatran realizará a maior edição de sua história em 2026. De 9 a 13 de novembro, a capital paulista receberá, no São Paulo Expo, o principal encontro do setor de Transporte Rodoviário de Cargas e Logística da América Latina. Mais de 700 marcas participarão do evento, apresentando lançamentos, tendências e soluções inovadoras para toda a cadeia de transporte e logística. A Fenatran 2026 contará com uma programação de conteúdo ampliada, abordando temas estratégicos para o setor, como inovação, eficiência operacional e descarbonização do transporte. A grade de palestras inclui a Rota Fenatran, o Fórum Transporte Sustentável, o Frotas Conectadas e o Seminário da NTC. Outra atração confirmada é o Fórum de Mulheres no Transporte e Logística, iniciativa voltada a promover a inclusão e acelerar a chegada de mulheres aos cargos de liderança. Mais informações:



Possíveis efeitos da redução da Escala 6 x 1 no TRC

A possível redução da escala 6x1 reacendeu um debate sensível no Transporte Rodoviário de Cargas sobre como compatibilizar melhores condições de trabalho com a realidade de um setor baseado em prazos, rotas, janelas de carga e descarga, além da necessidade de manter frotas e condutores em constante atividade.

Para o transportador, a mudança não é apenas trabalhista. O modelo discutido, com jornada de 40 horas semanais e sem redução salarial, altera custos logísticos e organização da operação e, no TRC, caminhão parado significa ativo sem produção, atraso, risco contratual e perda de eficiência.

O primeiro efeito será o aumento do custo da hora trabalhada. Mantido o salário com menor jornada, cada hora passa a custar mais, sobretudo diante da escassez de motoristas, com tendência de horas extras e reflexos trabalhistas.

Contratar mais motoristas também não é simples, pois já existem grandes dificuldades para encontrar profissionais qualificados.

Diante da pressão sobre escalas e prazos, as operações precisarão ser reestruturadas, com reflexos diretos nos custos operacionais e no valor do frete. Isso exigirá revisão contratual e poderá gerar resistência dos embarcadores ao repasse desses custos,

especialmente em um setor de margens reduzidas.

Por isso, contratos de transporte deverão ser estruturados e revisados por profissionais, incluindo prever reajuste de frete, reequilíbrio econômico-financeiro, adequação de prazos e responsabilidades ligadas às limitações de jornada.

Neste cenário, a negociação coletiva ganhará papel ainda mais estratégico para ajustar a transição à realidade do setor, equilibrando operação e segurança jurídica.

A redução da escala 6x1 exige planejamento e adaptação por parte das transportadoras, envolvendo revisão de custos, contratos e escalas. Mais do que uma pauta trabalhista, trata-se de um desafio de gestão e sustentabilidade empresarial que demandará segurança jurídica e repactuação de custos para evitar impactos negativos na logística, no frete e na competitividade do setor.



Foto: Divulgação

Benjamim Joel Lucian
Assessor Jurídico da FETRANSPAR e Advogado Trabalhista Escritório Grellert



PONTA GROSSA

SINDIPONTA - Sindicato das Empresas de Transporte de Cargas de Ponta Grossa - Tel: (42) 3223.2612 - E-mail: sindiponta@fetranpar.org.br

MARINGÁ

SETCAMAR - Sindicato das Empresas de Transporte de Cargas e Logística de Maringá - Tel: (44) 3225.3781 - E-mail: setcamar@setcamar.org.br

CASCATEL

SINTROPAR - Sindicato das Empresas de Transporte e Logística do Oeste do Paraná - Tel: (45) 3225.1714 - E-mail: sintropar@sintropar.com.br

TOLEDO

SINTRATOL - Sindicato das Empresas de Transporte de Cargas da Microrregião Toledo - Oeste do Paraná - Tel: (45) 3252.2525 - E-mail: sintratol@fetranpar.org.br

DOIS VIZINHOS

SINDIVALE - Sindicato das Empresas de Transporte de Cargas de Dois Vizinhos - Tel: (46) 3536.2138 - E-mail: sindivale@fetranpar.org.br

FRANCISCO BELTRÃO

SETCSUPAR - Sindicato das Empresas de Transporte de Cargas do Sudoeste do Paraná - Tel: (46) 3055.4746 - E-mail: setcsupar@gmail.com

GUARAPUAVA

SETCGUAR - Sindicato das Empresas de Transporte de Cargas e Logística de Guarapuava e Região - Tel: (42) 3622.2320 - E-mail: setcguar@fetranpar.org.br

FOZ DO IGUAÇU

SINDIFOZ - Sindicato das Empresas de Transporte de Cargas de Foz do Iguaçu - Telefone: (45) 3526.3800 - E-mail: adm@sindifoz.com.br

Por Gheysa Padilha

As novas regras do transporte de cargas em debate

CIOT, MDF-e e fiscalização eletrônica: Eduardo Rebuszi analisa os impactos das novas exigências da ANTT e os desafios do TRC

A integração entre CIOT, MDF-e e os novos mecanismos de fiscalização eletrônica da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) inaugurou uma nova etapa para o Transporte Rodoviário de Cargas (TRC) no Brasil. As mudanças ampliaram o controle e a rastreabilidade das operações, exigindo das transportadoras investimentos em tecnologia, adequações de sistemas e revisão de processos para atender às exigências regulatórias cada vez mais digitalizadas. Ao mesmo tempo, a implementação das novas regras trouxe dúvidas operacionais e desafios de adaptação que ainda mobilizam empresas, embarcadores, cooperativas e transportadores autônomos.

Em entrevista exclusiva à equipe do Sistema FETRANSPAR, o presidente da NTC&Logística, Eduardo Rebuszi, analisa os impactos da fiscalização eletrônica no setor, esclarece questões relacionadas ao piso mínimo de frete, ao preenchimento do MDF-e e à emissão do CIOT, além de comentar os principais pontos que ainda demandam ajustes regulatórios. Rebuszi também aborda a atuação da entidade junto à ANTT e os

caminhos para garantir mais segurança jurídica, previsibilidade e equilíbrio na aplicação das novas normas que estão transformando a rotina do transporte de cargas no país.

SISTEMA FETRANSPAR - Neste ano, o TRC passou a operar sob um modelo de fiscalização eletrônica mais integrado, especialmente com as novas exigências relacionadas ao CIOT e ao MDF-e. Quais foram os principais impactos dessas mudanças para as transportadoras e quais desafios ainda precisam ser superados?

Eduardo Rebuszi - As novas exigências relacionadas ao CIOT e ao MDF-e representam um avanço significativo na digitalização e na integração dos mecanismos de fiscalização do TRC. O principal impacto para as transportadoras foi a necessidade de maior integração dos sistemas de emissão dos documentos de transporte e a conscientização dos clientes – embarcadores – no cumprimento da Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas (PNPM-TRC), cuja Lei 13.703/2018 está vigente desde 2018. A vinculação do CIOT ao MDF-e ampliou a rastreabilidade das operações e permitiu que os órgãos fiscalizadores tivessem uma visão mais completa da contratação e da execução do transporte. Ao mesmo tempo, exigiu investimentos em tecnologia, adequações sistêmicas, treinamento de equipes e revisão de processos internos. Apesar dos avanços, ainda existem de-

safios importantes relacionados à interpretação das regras, à uniformização dos procedimentos operacionais, à integração entre sistemas e ao esclarecimento de situações específicas que ainda geram dúvidas entre transportadores, embarcadores e desenvolvedores de software.

SF - A digitalização e a fiscalização eletrônica são tendências irreversíveis no TRC. Na avaliação da NTC&Logística, o setor teve tempo, orientação e suporte suficientes para se adaptar às novas exigências da ANTT? O que ainda precisa ser ajustado para tornar essa transição mais eficiente para transportadores e órgãos fiscalizadores?

ER - A NTC&Logística reconhece que a digitalização e integração de dados é um caminho irreversível e necessário para o fortalecimento do setor. Contudo, considerando a diversidade do Transporte Rodoviário de Cargas brasileiro, composto por diversos segmentos e especificidades operacionais, com grandes empresas, transportadoras de médio porte, pequenas operações, cooperativas e transportadores autônomos, a adaptação às novas regras exige um tempo muito maior daquele que foi dado pela ANTT para que as empresas e mesmo o mercado se adaptassem. A ANTT disponibilizou as regulamentações, manuais e orientações técnicas, mas ainda persistiam inúmeras dúvidas sobre composição do frete; classificação das operações; critérios de validação sistêmica; preenchimento



Foto: Divulgação

“ A NTC&LOGÍSTICA RECONHECE QUE A DIGITALIZAÇÃO E INTEGRAÇÃO DE DADOS É UM CAMINHO IRREVERSÍVEL E NECESSÁRIO PARA O FORTALECIMENTO DO SETOR. ”

dos documentos eletrônicos e interpretação de determinadas regras operacionais. No entanto, não houve um período de transição para que fossem realizados testes. Todo o processo já entrou em vigência com validade e gerando enormes transtornos e insegurança jurídica para as empresas. Isso é fato.

SF - Uma das dúvidas recorrentes do setor envolve operações destinadas à exportação, especialmente nos casos de transbordo em fronteira ou formação de lotes para transporte internacional. Na interpretação da NTC&Logística, a Resolução ANTT nº 6.038/2024 permite que a identificação do CRT vinculada ao CT-e seja utilizada para caracterizar a operação internacional e, conseqüentemente, afastar a exigência de Vale-Pedágio e pagamento eletrônico do frete na etapa nacional?

ER - A NTC&Logística entende que as operações efetivamente caracterizadas como Transporte Rodoviário Internacional de Cargas (TRIC), devidamente amparadas pela regulamentação específica e pela documentação correspondente, devem receber tratamento compatível com sua natureza internacional. A vinculação do CRT ao CT-e pode constituir elemento relevante para demonstrar o enquadramento da operação como transporte internacional. Contudo, considerando que ainda existem dúvidas operacionais envolvendo transbordos, consolidação de cargas e etapas nacionais vinculadas a operações de exportação, a entidade entende que esse tema merece manifestação formal da ANTT para uniformizar definitivamente os procedimentos e evitar interpretações divergentes. Enquanto não houver orientação específica sobre todos os cenários operacionais, recomenda-se que transportadores mantenham documentação completa e consistente, demonstrando de forma inequívoca o vínculo da operação com o transporte internacional.

SF - No transporte de carga fracionada, quando uma mesma viagem atende destinatários localizados em diferentes estados, a emissão

“ ENQUANTO NÃO HOUVER ORIENTAÇÃO ESPECÍFICA SOBRE TODOS OS CENÁRIOS OPERACIONAIS, RECOMENDA-SE QUE TRANSPORTADORES MANTENHAM DOCUMENTAÇÃO COMPLETA E CONSISTENTE. ”

de um único CIOT é suficiente ou existem situações que exigem múltiplos CIOTs?

ER - Na operação de carga fracionada, conforme exemplificada acima, a regra é que se emita um único CIOT, devendo o mesmo ser replicado nos MDF-e emitidos para cada UF de destino, considerando a operação de transporte (origem e destino). Portanto, a necessidade de um ou mais CIOTs não decorre exclusivamente da quantidade de estados atendidos ou de destinatários envolvidos, mas principalmente da forma como a contratação foi realizada, já que, para cada operação de transporte, deve ser emitido um CIOT.

SF - Quais informações constantes no MDF-e são efetivamente utilizadas pela ANTT para verificar o cumprimento da Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas? A análise considera o valor total da operação, o valor global do contrato ou especificamente o campo “Frete” informado no XML?

ER - Embora a ANTT, para fins de fiscalização e apuração do descumprimento do piso mínimo de frete, possa se utilizar das informações do transporte contidas no MDF-e, CIOT, CT-e e demais documentos vinculados, o MDF-e tem sido o documento base para fiscalização eletrônica, cujos arquivos XML são analisados considerando o campo “frete-peso”, campo (Infpag), conforme a NT01.2025 da SEFAZ.

SF - Como o transportador deve proceder quando a segregação de impostos, pedágios e demais componentes da operação reduz o valor registrado no campo “Frete” do MDF-e, criando uma aparente divergência em relação ao piso mínimo estabelecido pela ANTT?

ER - Nos termos da Resolução nº 5.867/2020, tributos, despesas administrativas e operacio-

nais, pedágio e outros devem ser cobrados adicionalmente ao Piso Mínimo de Frete. Nessas situações, o transportador deve assegurar que toda a composição econômica da operação esteja devidamente documentada e demonstrável. A regulamentação define que, para compor o valor final a ser pago ao transportador, devem ser negociados os demais componentes da operação, como tributos, Vale-Pedágio Obrigatório, taxas administrativas, encargos financeiros pela concessão de prazo de pagamento do frete e outras despesas. Dessa forma, é fundamental que o valor líquido a ser pago ao transportador reflita o valor apurado na calculadora oficial da ANTT para o cálculo do piso mínimo de frete.

SF - Existe atualmente alguma orientação formal da NTC&Logística, para transportadoras e desenvolvedores de software, sobre o correto preenchimento do MDF-e, especialmente para evitar inconsistências que possam resultar em autuações ou interpretações equivocadas pelos sistemas de fiscalização?

ER - A NTC&Logística vem promovendo amplo trabalho de orientação ao setor por meio de reuniões técnicas, comunicados, materiais explicativos e documentos de perguntas e respostas voltados às novas exigências relacionadas ao CIOT, MDF-e, piso mínimo e pagamento eletrônico do frete. O objetivo é auxiliar transportadores, embarcadores e cooperativas. Já as instituições de pagamento e desenvolvedores de software recebem essas orientações diretamente da ANTT, ligadas às exigências regulatórias para a adoção de procedimentos compatíveis com a legislação vigente.

SF - Diante das dúvidas que ainda existem sobre a composição do frete, validações

sistêmicas e critérios de fiscalização, a NTC&Logística pretende solicitar à ANTT a publicação de uma nota técnica ou outro instrumento normativo que uniformize definitivamente o entendimento do setor?

ER - A NTC&Logística atua e defende permanentemente a construção de soluções regulatórias que proporcionem segurança jurídica, previsibilidade e clareza operacional para todos os agentes do Transporte Rodoviário de Cargas e da Cadeia Produtiva em geral. Diante das dúvidas ainda existentes sobre composição do frete; integração entre CIOT e MDF-e; operações internacionais; classificação de cargas; validações sistêmicas e critérios de fiscalização eletrônica, a entidade vem enviando Ofícios, Notas Técnicas ou esclarecimentos formais, que vêm contribuindo para a uniformização dos entendimentos e para a correta aplicação da regulamentação.

SF - Diante da complexidade e da diversidade do transporte rodoviário de cargas, quais pontos dessas mudanças a NTC&Logística entende que ainda precisam ser aperfeiçoados junto à ANTT e como a entidade pretende atuar para representar os interesses dos transportadores e garantir que o setor compreenda a real importância e os impactos dessas novas regras?

ER - Entre os principais temas que demandam esclarecimentos adicionais, estão os critérios de validação eletrônica do piso mínimo de frete; a correta interpretação da composição do frete nos documentos eletrônicos; a integração entre CIOT e MDF-e; o tratamento de operações internacio-



“NOSSO COMPROMISSO É ATUAR COMO INTERLOCUTORA TÉCNICA E INSTITUCIONAL DO SETOR, COLABORANDO PARA QUE A EVOLUÇÃO REGULATÓRIA ACONTEÇA DE FORMA TRANSPARENTE, EQUILIBRADA E COMPATÍVEL COM A REALIDADE DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS BRASILEIRO.”

nais; as particularidades das cargas fracionadas; as operações com múltiplos pontos de coleta e entrega, além dos procedimentos aplicáveis em situações de subcontratação e cancelamento de operações.

A NTC&Logística também entende que é fundamental haver aderência da norma e dos sistemas de fiscalização à realidade operacional das empresas, de forma a evitar interpretações baseadas exclusivamente em análises automatizadas dos documentos fiscais eletrônicos. Nesse contexto, a entidade continuará atuando de forma permanente junto à ANTT, participando das discussões regulatórias, apresentando contribuições técnicas, consolidando dúvidas e sugestões encaminhadas pelas empresas associadas e defendendo soluções que proporcionem clareza, equilíbrio regulatório e segurança para todos os agentes da cadeia logística.

Nosso compromisso é atuar como interlocutora técnica e institucional do setor, colaborando para que a evolução regulatória aconteça de forma transparente, equilibrada e compatível com a realidade do Transporte Rodoviário de Cargas brasileiro. E, em todo esse contexto, devemos destacar que, embora existam, no Supremo Tribunal Federal (STF), ADIs aguardando o julgamento de sua constitucionalidade, a Lei 13.703/2018, que estabelece os Pisos Mínimos de Frete, deve ser cumprida enquanto não houver decisão definitiva no STF que afaste sua aplicação, assim como deve ser aguardada a decisão final do Congresso Nacional sobre a Medida Provisória 1343/2026 – com sua rejeição ou aprovação, alterações e sanção do Presidente da República –, colocando um ponto final no estado de total insegurança jurídica que o setor vive em razão das modificações introduzidas pela Medida Provisória que vigora desde a sua edição.

AILOS
SISTEMA DE COOPERATIVAS



**AS TAXAS
BAIXARAM**

Conheça as melhores condições* para transportadores parceiros Fetranspar.

 **TRANSPOCRED**
COOPERATIVA AILOS

*Sujeito a análise de crédito.

Logística verde e tecnologia embarcada

Programa DESPOLUIR reforça seu compromisso com um transporte mais sustentável

A busca por operações mais sustentáveis tem levado empresas do transporte a investir em tecnologias que reduzem custos, aumentam a produtividade e minimizam os impactos ambientais. Nesse cenário, a logística verde aliada à roteirização inteligente tem se consolidado como uma importante ferramenta para diminuir as emissões de poluentes e o consumo de combustível.

A estratégia está alinhada aos objetivos do Programa DESPOLUIR FETRANSPAR, que incentiva práticas sustentáveis e a preservação ambiental no setor. Com sistemas de gerenciamento de transporte, as empresas conseguem planejar rotas de forma estratégica, evitando deslocamentos desnecessários, reduzindo o tempo em congestionamentos e melhorando a eficiência operacional.

Na Rodomax Transportes, de Cascavel, a tecnologia faz parte da rotina. Segundo o gerente de Operações e Comercial, Eduardo Manini, a empresa utiliza um sistema que acompanha toda a operação, da origem ao destino da carga. “Contamos com um controle logístico robusto e tecnologia embarcada em toda a frota. Utilizamos roteirização, cercas eletrônicas, telemetria, rastreamento e indicadores de desempenho dos motoristas. Também empregamos câmeras e recursos que identificam situações como fadiga, uso do celular e do cinto de segurança, permitindo ações preventivas e treinamentos contínuos. Esse conjunto de ferramentas aumenta a segurança, reduz riscos operacionais e torna a gestão da frota mais eficiente e sustentável”, conta.

Para o coordenador do Programa DESPOLUIR no Paraná, Adriano Jacomel, a integração de ferramentas de monitoramento e navegação em tempo real amplia esses benefícios. “A tecnologia identifica congestionamentos e sugere rotas alternativas, evitando longos períodos com o motor ligado. Além da economia de combustível, isso reduz as emissões de dióxido de carbono (CO₂) e de outros poluentes”, explica.

Os sistemas também calculam a melhor sequência de entregas, considerando distâncias, restrições de circulação, horários de carga e descarga e janelas de atendimento aos clientes. O resultado são viagens mais rápidas, econômicas e eficientes.

Segundo Jacomel, a combinação entre tecnologia e sustentabilidade é um caminho sem volta para o transporte. “Ao incentivar a adoção de tecnologias que promovam a eficiência energética e a redução das emissões, o Programa Despoluir reforça seu compromisso com um transporte mais sustentável, mostrando que inovação e preservação ambiental caminham juntas na construção de um setor mais limpo, eficiente e competitivo”, conclui.

Foto: Divulgação



Na Rodomax Transportes a tecnologia faz parte da rotina. O sistema utilizado acompanha toda a operação da origem ao destino da carga

SERVIÇO

Empresas interessadas em participar e se tornarem parceiras do Programa DESPOLUIR FETRANSPAR podem entrar em contato pelo e-mail

despoluir@fetranspar.org.br

ou pelo telefone

(41) 3333-2900.

DESPOLUIR

Programa Ambiental do Transporte

CNT | SEST SENAT

SISTEMA
FETRANSPAR
SEST | SENAT | DESPOLUIR

Copa SEST SENAT de Futebol 7 Society 2026

Ponta Grossa sediará a fase regional, com jogos marcados para 16 de agosto e a etapa decisiva prevista para os dias 29 e 30 de agosto

A unidade do SEST SENAT Ponta Grossa será o centro das atenções do futebol society do transporte paranaense nos próximos meses ao sediar a fase regional da Copa SEST SENAT de Futebol 7 Society 2026, uma das principais competições esportivas promovidas pela instituição em todo o país.

De acordo com a coordenadora de Promoção Social do SEST SENAT Ponta Grossa e integrante da Comissão Nacional da Copa, Hellen Bruna Trauchinski Galvan, a edição de 2026 passa por uma reformulação importante, com o objetivo de ampliar a participação das unidades operacionais e fortalecer a integração regional entre os profissionais do transporte.

O mês de junho marcou o encerramento da fase local da competição. Já este mês de julho será destinado à regularização documental, inscrições e alinhamentos das equipes classificadas para a próxima etapa.

A principal novidade desta edição é a criação da etapa regional, inserida

entre a fase local e a nacional. “Anteriormente, os vencedores das unidades avançavam diretamente para a fase nacional. Agora, temos três etapas: local, regional e nacional. Isso permitirá que cada conselho regional tenha um representante garantido na fase decisiva da competição”, explica Hellen.

No Paraná, a disputa reúne seis unidades na modalidade masculina – Ponta Grossa, Cascavel, Foz do Iguaçu, Londrina, Maringá e Curitiba – além de três equipes na modalidade feminina, representando Ponta Grossa, Londrina e Cascavel.

Ponta Grossa concentrará todas as partidas da etapa regional em um único local. Os jogos estão previstos para o dia 16 de agosto, enquanto a fase decisiva regional ocorrerá em 29 e 30 de agosto, quando serão definidos os representantes paranaenses que avançarão para a fase nacional da Copa.

Além da disputa esportiva, a organização busca proporcionar uma experiência semelhante à etapa nacional. As equipes visitantes contarão com estrutura de hospedagem, alimentação e suporte logístico oferecidos pela unidade anfitriã. A expectativa é também atrair torcedores e familiares, fortalecendo o vínculo entre os trabalhadores do transporte e a comunidade.

Para Hellen, a nova configuração da competição democratiza o acesso às etapas mais estruturadas do torneio. “A proposta é permitir que mais unidades vivenciem uma experiência completa de Copa, com organização, integração e espírito esportivo, mesmo para aquelas que não chegam à fase nacional”, destaca.

Com a realização da etapa regional em Ponta Grossa, a cidade se consolida como referência na promoção do esporte e da qualidade de vida entre os profissionais do transporte, reforçando o papel do SEST SENAT na valorização dos trabalhadores e na integração entre as diferentes regiões do Estado.



Foto: Divulgação



A principal novidade desta edição é a criação da etapa regional, inserida entre a fase local e a nacional



DIRETORIA FETRANSPAR (GESTÃO 2025/2028)

Presidente: Sérgio Luiz Malucelli (Setcamar) | **1º Vice-Presidente:** Afonso Akiohi Shiozaki (Setcamar) | **2º Vice-Presidente:** Celso Antonio Gallegario (Sindifoz) | **1º Diretor Financeiro:** Josmar Richter (Sindiponta) | **2º Diretor Financeiro:** Edis Luis Moro Conche Aptos (Sindiponta) | **Diretores Efetivos:** Markenson Marques dos Santos (Setcepar) | Luiz Carlos Dagostini (Setcsupar) | Allan Tressi (Sintrotol) | Silvio Kasnodzei (Setcepar) | **Diretores Suplentes:** Hermes Jean Lorenzoni (Sindiponta) | Claudio Andreatta (Seguipar) | Eduardo Ghellere (Sintropar) | **Conselho Fiscal - Conselheiros Efetivos:** Neocir Marcante (Sintrotol) | Volmar Sarturi (Sindivale) | Alexandre José Ferreira Filho (Setcepar) | **Conselheiros Suplentes:** Edson Roberto Pilati (Sintropar) | Daniel Fernando Dall'Agnol (Sintropar) | Felipe Medeiros (Setcepar) | **Representante junto à CNT:** Sérgio Luiz Malucelli.

EXPEDIENTE: Informativo da Federação das Empresas de Transporte de Cargas do Estado do Paraná (FETRANSPAR) - Textos: Gheysa Padilha e Everson Mizga (Zigg Comunicação Corporativa) - Projeto Gráfico e Diagramação: Celso Arimatéia - Impressão: Lunagraf Gráfica e Editora Ltda. Os artigos publicados neste informativo e assim assinados por seus autores, não correspondem necessariamente a opinião da Federação.

www.fetranspar.org.br - (41) 3333-2900
Rua 24 de Maio, 1294 - Rebouças - CEP 80220-060 - Curitiba - PR



PARA USO DOS CORREIOS

- MUDOU-SE
- DESCONHECIDO
- RECUSADO
- FALCIDO
- AUSENTE
- NÃO PROCURADO
- END. INSUFICIENTE
- CEP
- NÃO EXISTE NO INDICADO
- INFORMAÇÃO ESCRITA
- PELO PORTEIRO OU SÍNDICO

REINTEGRADO AO SERVIÇO POSTAL ____/____/____

____/____/____ RESPONSÁVEL