

MOBILIDADE



MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA/DIVULGAÇÃO/JC

No transporte ferroviário, foram empregadas as Declarações de Rede disponibilizadas pela Agência Nacional de Transportes Terrestres

IBGE reúne diferentes modais para mapear a logística de transportes

As informações utilizadas foram organizadas em dois grandes grupos

A pesquisa Logística dos Transportes 2024, desenvolvida pelo IBGE no âmbito da série Redes e Fluxos do Território, consolida informações de diversas instituições para retratar a infraestrutura logística brasileira e os fluxos de cargas que conectam municípios, regiões e países. O estudo, divulgado na semana passada, integra dados de infraestrutura e de movimentação de mercadorias, oferecendo uma visão abrangente da circulação de insumos, produtos e cargas pelo território nacional. As informações são da Agência de Notícias do IBGE.

As informações utilizadas foram organizadas em dois grandes grupos. O primeiro reúne dados sobre a infraestrutura de transportes, incluindo rodovias, ferrovias, aeroportos, portos e dutovias. O segundo contempla

os fluxos de carga, construídos a partir de registros administrativos de agências reguladoras e de estudos especializados, como o Plano Nacional de Contagem de Tráfego (PNCT), do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT).

No transporte ferroviário foram empregadas as Declarações de Rede (DRs) disponibilizadas pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), que contém informações técnico-operacionais das concessionárias ferroviárias. O levantamento considerou linhas férreas, terminais e pátios de carga referentes a 2023, complementados por dados de 2024 quando disponíveis.

No modal rodoviário, a pesquisa utilizou a base geométrica do Sistema Nacional Viário (SNV), disponibilizada pelo DNIT, em conjunto com dados de contagem de tráfego e registros de operações de transporte de cargas. Também foram incorporadas informações sobre sedes municipais divulgadas pelo IBGE, fundamentais para a análise dos

fluxos de mercadorias entre diferentes localidades.

A infraestrutura aeroportuária foi representada a partir dos aeródromos civis cadastrados e homologados pela Agência Nacional de Aviação Civil (Anac). As bases nacionais foram complementadas por dados georreferenciados da plataforma internacional OurAirports, permitindo a visualização das conexões de carga entre o Brasil e outros países.

No caso das dutovias, o estudo utilizou uma base consolidada disponibilizada pelo Ministério dos Transportes, contemplando oleodutos, gasodutos, minerodutos e aquedutos. Para ampliar a compreensão da dinâmica logística ligada ao setor energético, foram agregadas informações da Empresa de Pesquisa Energética (EPE) sobre refinarias, blocos de exploração de petróleo e unidades de processamento de gás.

Já a infraestrutura aquaviária foi construída com base nas informações da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e do Observatório Nacional de

Transportes e Logística (ONTL). O levantamento inclui portos organizados e terminais de uso privado (TUP), além das conexões entre instalações brasileiras e portos internacionais.

Além de mapear a infraestrutura disponível, a pesquisa buscou representar os fluxos de cargas que percorrem o território brasileiro. Nos modais ferroviário e aquaviário, os dados abrangem a totalidade dos fluxos registrados pelas respectivas agências reguladoras, com detalhamento das mercadorias transportadas.

No transporte ferroviário, foram utilizados registros do Cadastro Ferroviário Nacional (Cafen) e do Sistema de Acompanhamento e Desempenho Operacional das Concessionárias (Siade), da ANTT. As informações permitem acompanhar, por origem e destino, a movimentação de cargas entre estações, terminais e pátios ferroviários, identificando os principais corredores logísticos do País.

No modal rodoviário, os pesquisadores combinaram duas

fontes complementares: os resultados do Plano Nacional de Contagem de Tráfego (PNCT) e os registros do sistema de Pagamento Eletrônico de Frete (PEF). A contagem volumétrica possibilita estimar a intensidade do tráfego de veículos pesados em diferentes trechos da malha rodoviária, enquanto os dados do PEF permitem analisar as operações realizadas por Transportadores Autônomos de Carga (TAC).

Para destacar os principais eixos de circulação, o IBGE agrupou os veículos de carga em duas categorias: caminhões de até cinco eixos e veículos com seis ou mais eixos. A classificação possibilita identificar tanto os trechos utilizados para cargas diversificadas quanto aqueles associados ao transporte de grandes volumes de commodities agrícolas e minerais.

Os registros do Pagamento Eletrônico de Frete também serviram para construir matrizes origem-destino dos fluxos rodoviários de mercadorias. Embora não informem o volume efetivamente transportado, os dados revelam a intensidade das relações logísticas entre municípios e permitem identificar importantes áreas de produção, armazenamento e distribuição.

No transporte aéreo, os fluxos foram elaborados com base nos registros de movimentação de carga da ANAC. As informações contemplam rotas nacionais e internacionais e apresentam os volumes transportados em toneladas, embora sem detalhamento do tipo de mercadoria.

Já no modal aquaviário, a principal fonte utilizada foi o Sistema de Desempenho Portuário (SDP), da Antaq. O sistema reúne informações sobre origem e destino das cargas, modalidade de navegação e classificação das mercadorias segundo a Nomenclatura Comum do Mercosul (NCM), permitindo análises detalhadas da movimentação portuária brasileira.

Como resultado do trabalho, foram produzidos 32 mapas temáticos sobre o transporte de cargas, incluindo três mapas multimodais que apresentam os fluxos de mercadorias estratégicas para a economia brasileira. Todo esse conteúdo está disponível na Plataforma Geográfica Interativa (PGI) do IBGE.

INFRAESTRUTURA

RSC-453 e ERS-122 recebem R\$ 610 milhões

Concessionária CSG anuncia que fará seu maior ciclo de investimentos em infraestrutura rodoviária na Serra Gaúcha

As obras de duplicação da RSC-453, entre Garibaldi e Farroupilha, tiveram início na primeira quinzena de julho e marcam mais um avanço no pacote de investimentos em infraestrutura viária da Serra Gaúcha. A nova frente de trabalho se soma às obras de duplicação da ERS-122, no contorno Norte de Caxias do Sul, iniciadas em março deste ano, totalizando mais de R\$ 610 milhões em investimentos da CSG nas duas rodovias, segundo informações divulgadas pela concessionária.

De acordo com a empresa, as intervenções representam o maior conjunto de obras estruturantes atualmente em execução nas rodovias concedidas da Serra Gaúcha, com foco na ampliação da capacidade viária, na segurança dos usuários e no fortalecimento da logística regional. Os dois empreendimentos somam quase 29 quilômetros de novas pistas duplicadas, a implantação de sete viadutos, três pontes, seis passarelas e mais de 11 quilômetros de vias marginais. As obras contemplam ainda quase 19 quilômetros de calçadas e interseções projetadas para am-



RSC-453 recebe mais de 16 mil veículos diariamente e é estratégica para o transporte de cargas

pliar a capacidade das rodovias e reduzir conflitos de tráfego.

No contorno Norte da ERS-122 circulam cerca de 20 mil veículos por dia, enquanto a RSC-453 recebe mais de 16 mil veículos diariamente, desempenhando papel fundamental para o transporte de cargas, o deslocamento de trabalhadores e a integração entre municípios da Serra Gaúcha. O diretor-presidente da CSG, Ricardo Peres, destaca que os investimentos representam um novo momento para a in-

fraestrutura rodoviária da região.

As obras seguem as diretrizes estabelecidas no Contrato de Concessão e no Programa de Exploração da Rodovia (PER), e contemplam soluções técnicas desenvolvidas a partir de estudos de capacidade operacional, segurança viária, fluidez do tráfego, topografia, impactos ambientais e necessidades de mobilidade regional.

Na RSC-453, entre Garibaldi e Farroupilha, a CSG investe aproximadamente R\$ 380 milhões na

duplicação de 17,96 quilômetros da rodovia, entre os km 101,4 e 119,3. O empreendimento contempla ainda a implantação de 8,66 quilômetros de vias marginais, 13,5 quilômetros de calçadas, cinco viadutos e duas pontes. A obra inclui a construção de três passarelas, 24 pontos de ônibus e nove interseções, duas faixas de rolamento por sentido e acostamentos de 2,5 metros em toda a extensão duplicada.

As intervenções foram projetadas para reorganizar os aces-

sos ao longo do trecho, com a construção de novos dispositivos em pontos estratégicos. A obra ampliará a capacidade da rodovia, reduzirá conflitos de tráfego e proporcionará mais segurança para moradores, trabalhadores, turistas e para o transporte de cargas que utiliza diariamente um dos principais corredores econômicos da Serra Gaúcha.

Com investimento de aproximadamente R\$ 230 milhões, a duplicação do contorno norte de Caxias do Sul contempla 10,6 quilômetros entre os km 69 e 80 da ERS-122, um dos principais corredores industriais e logísticos da Serra Gaúcha. O projeto prevê a implantação de três quilômetros de vias marginais, 5,2 quilômetros de calçadas, dois novos viadutos, uma ponte, três passarelas, oito pontos de ônibus e nove interseções, ampliando a capacidade da rodovia e melhorando a mobilidade entre bairros e acessos industriais da região.

Um dos principais destaques da obra é a duplicação da ponte sobre o Arroio Tega, no km 74, que já atingiu 96% de execução e que deverá ser concluída até o final deste mês. Considerada uma das maiores estruturas em construção na Serra Gaúcha, a nova ponte possui 268 metros de extensão, 32 metros de altura e 12 metros de largura, sendo executada sem interrupção do tráfego na rodovia.

AVIAÇÃO

Crescimento da carga aérea revela nova etapa histórica da logística no Brasil, aponta FuMTran

O crescimento de 43% nas exportações brasileiras pelo modal aeroviário no primeiro trimestre de 2026 reacende o debate sobre a transformação da logística aérea no País. O avanço evidencia como o modal aeroviário, antes associado principalmente a cargas urgentes e operações pontuais, passou a ocupar uma função cada vez mais estratégica nas cadeias produtivas de maior valor agregado.

Impulsionada pela demanda internacional, pelo avanço do comércio eletrônico e pelo aumen-

to da participação das aeronaves cargueiras, a carga aérea ganha relevância em setores que dependem de rapidez, segurança e previsibilidade, como tecnologia, farmacêutico, eletrônicos e componentes industriais. Em um mercado global cada vez mais integrado, a capacidade de entregar produtos com agilidade passou a ser um diferencial competitivo para empresas e países.

Na avaliação da Fundação Memória do Transporte (FuMTran), esse movimento representa uma mudança importante na

própria concepção da logística brasileira. “O transporte aéreo de cargas deixou de ser apenas uma alternativa para situações específicas e passou a integrar a estratégia de competitividade de setores que dependem de velocidade, confiabilidade e conexão internacional” afirma Antonio Luiz Leite, presidente da instituição.

Ao longo das últimas décadas, a evolução da infraestrutura aeroportuária e a consolidação de polos como Manaus, Guarulhos e Viracopos ajudaram a transformar a dinâmica da carga aérea no Brasil. Manaus ganhou protagonismo pela força da Zona Franca e pela movimentação de produtos industriais e eletrônicos, enquanto Guarulhos e Viracopos se consolidaram como importantes

portas de entrada e saída de mercadorias de alto valor agregado, cargas sensíveis e operações ligadas ao comércio exterior.

Esse processo também revela uma mudança no papel histórico do modal dentro da matriz logística nacional. “Durante muito tempo, a carga aérea teve uma função complementar em relação aos demais modais. Hoje, ela se tornou uma infraestrutura estratégica para conectar o Brasil a mercados globais que exigem prazos menores, maior previsibilidade e alto nível de integração logística”, destaca Leite.

O avanço da carga aérea, no entanto, também reforça a necessidade de uma matriz logística mais integrada. Embora o modal seja essencial para produtos de alto valor, urgência e maior sensi-

bilidade ao tempo de transporte, sua competitividade depende da conexão eficiente com rodovias, centros de distribuição, terminais alfandegados, portos e demais estruturas logísticas. “Sem integração entre os modais, parte da agilidade conquistada no aeroporto pode ser perdida em outras etapas da operação”, afirma o presidente da FuMTran.

A expansão da carga aérea demonstra que o Brasil reúne condições para ampliar sua presença em cadeias globais de valor, mas transformar esse crescimento em vantagem competitiva duradoura dependerá de investimentos contínuos em infraestrutura, modernização tecnológica, simplificação de processos e integração entre os diferentes modais. As informações são da FuMTran.

SUSTENTABILIDADE

Logística reversa transforma lixo em negócio, renda e solução ambiental

Economia circular impacta o desenvolvimento do Rio Grande do Sul

Agnês Noll

✉ agnes@jcrs.com.br

Toda vez que uma garrafa de água sanitária, uma calça jeans desbotada ou um uniforme de trabalho furado deixa de ir parar no lixo comum e volta, de alguma forma, para virar matéria-prima de um novo produto, um mecanismo silencioso (e cada vez mais estratégico para a economia) entra em ação: a logística reversa.

Criada pela Lei Federal nº 12.305/2010, a Política Nacional de Resíduos Sólidos (PNRS) completa 16 anos determinando que fabricantes, importadores, distribuidores e comerciantes são responsáveis por recolher de volta os resíduos que co-

locam no mercado, reintroduzindo-os no ciclo produtivo ou dando a eles destinação ambientalmente adequada.

No Rio Grande do Sul, esse sistema vive um momento de amadurecimento regulatório e também de mercado. De acordo com a Secretaria do Meio Ambiente e Infraestrutura (Sema), a logística reversa é um instrumento da Política Nacional de Resíduos Sólidos que reúne ações, procedimentos e meios para viabilizar a coleta e a restituição de produtos e embalagens após o consumo, permitindo seu reaproveitamento no ciclo produtivo ou outra destinação ambientalmente adequada.

A pasta explica que o modelo se baseia no princípio da responsabilidade compartilhada: cabe ao setor produtivo estruturar e financiar os sistemas, aos consumidores, descartar corretamente e, ao poder público,



Cooperativa Paz e Bem, de Caxias do Sul, atua na reciclagem e é uma das parceiras da Aslore

regulamentar, fiscalizar e — nos municípios — organizar a coleta seletiva.

A presidente da Associação de Logística Reversa de Embalagens (Aslore), Luiza Fante, reforça essa mesma lógica. “A lei determina que fabricantes, importadores, distribuidores e comerciantes são obrigados a estruturar logística reversa com responsabilidades compartilhadas, cada elo da cadeia respondendo por uma parte do sistema”, explica.

A dirigente destaca ain-

da um ponto pouco discutido: a obrigação de implementar e operacionalizar a logística reversa de embalagens pós-consumo já está prevista na Política Nacional de Resíduos Sólidos, regulamentada e aplicável em todo o território nacional. No Rio Grande do Sul, essa exigência também está disciplinada pela Resolução Consema nº 500/2023, em vigor desde 5 de dezembro de 2023, reforçando a responsabilidade das empresas em cumprir o sistema de logística reversa.

Para Liliane Linhares, CEO da Ciclo Reverso — empresa de serviços ambientais especializados — a logística reversa é uma peça dentro de um sistema maior, a economia circular. “A economia circular se contrapõe à economia linear, onde você produz, compra, consome e joga fora”, explica. Dentro dela, a logística reversa é a ferramenta que garante que o resíduo, depois de consumido, tenha uma “sobrevida” e retorne ao processo produtivo, seja como reciclagem, reutilização ou upcycling.

Recuperação de embalagens supera meta nacional no RS

Balanço Preliminar da Implementação da Logística Reversa de Embalagens em Geral, divulgado pela Secretaria do Meio Ambiente e Infraestrutura (Sema) com dados de 2023/2024, mostra que 34.152 empresas autodeclararam colocar produtos e embalagens no mercado gaúcho, somando 288.043,08 toneladas de embalagens (metal, papel, plástico e vidro) apenas em 2023.

Dessas, 97.866,71 toneladas foram efetivamente recuperadas em 2024 — um índice de recuperação de 34%, superior à meta nacional de 30% fixada pelo Plano Nacional de Resíduos Sólidos (Planares). O papel foi o material com melhor desempenho, com 55% de recuperação, seguido por metal (31%) e vidro (28%). O plástico, embora seja o material mais colocado no mercado, teve o pior índice, de 24%.

As ações de logística reversa de embalagens já alcançam 65 municípios gaúchos, movimentando cooperativas de catadores, centrais de triagem,

transportadoras e recicladoras, o que, conforme a Sema, gera investimento privado direto na cadeia de resíduos e contribui para trabalho e renda. O Estado observa, porém, que o Sudoeste gaúcho ainda não é atendido por ação das entidades gestoras, um vazio que a pasta aponta como prioridade a corrigir.

No recorte nacional, a Associação de Logística Reversa de Embalagens (Aslore) revela que, apenas em 2025, coletou e restituiu ao mercado 59,4 mil toneladas de embalagens pós-consumo. A associação reúne hoje 150 empresas associadas de todo País, e suas operações no ano passado abrangeram 67 municípios e 82 cooperativas de catadores em 27 estados, beneficiando diretamente pouco mais de mil catadores de materiais recicláveis.

No setor têxtil, a Ciclo Reverso transformou mais de 200 toneladas de resíduos desde que passou a contabilizar seus números em 2018 — incluindo 7,5 mil quilos de sobras têxteis das enchentes de 2024, convertidos

em sacolas e travesseiros para doação, e que geraram renda para mulheres que haviam perdido suas máquinas de costura na tragédia. A empresa opera com índice de aproveitamento técnico de 96%, atende hoje cerca de 50 clientes ativos.

No varejo, a Lojas Renner ilustra como o tema já é estratégico dentro de grandes corporações. Segundo Eduardo Ferlauto, diretor de Sustentabilidade da companhia, o programa EcoEstilo — que recolhe roupas desde 2017 e frascos de perfumaria e beleza desde 2011 — coletou, somente em 2025, 19,6 toneladas de roupas e 48,7 toneladas de embalagens de perfumaria e beleza, totalizando 76,4 toneladas e 404,7 toneladas, respectivamente, desde o início de cada iniciativa. Já o projeto Jeans for Change, da marca Youcom, recolheu 7,6 toneladas de peças jeans em 2025, material que se transforma em novo tecido e deu origem à primeira calça circular pós-consumo do País, em 2020, e a um inédito jeans reciclado na cor preta, lançado neste ano.

Reciclagem impulsiona economia e preserva recursos naturais

Ambientalmente, o benefício mais direto da logística reversa é a redução da extração de matéria-prima virgem e a redução de emissões de CO2 equivalente. A Associação de Logística Reversa de Embalagens (Aslore) calcula que, com base nos números de 2025, a sua logística reversa gerou os seguintes feitos: redução de 27.581 toneladas de emissão de CO2 equivalente; evitou o corte de 464.271 árvores; economizou 677,88 milhões de litros de água; economizou 10.147 toneladas de petróleo; economizou 2.025 toneladas de bauxita; economizou 1.951 toneladas de Ferro Gusa; economizou 16.246 toneladas de areia.

Liliane Linhares, da Ciclo Reverso, reforça o argumento com um dado contundente: produzir um quilo de tecido (cerca de 4 a 5 metros) consome em torno de 15 mil litros de água — o que significa que uma única calça jeans nova pode representar 7 mil litros de água gastos. “Não faz

sentido usar matéria-prima virgem, construir um produto do zero, se você pode partir de um ponto de partida mais adiante”, resume.

Economicamente, o setor movimenta uma cadeia inteira de prestadores de serviço, cooperativas de catadores, transportadoras, recicladoras, entidades gestoras e muitos outros, criando oportunidades de negócio ligadas à inovação em reaproveitamento de materiais.

A Secretaria do Meio Ambiente e Infraestrutura (Sema) destaca que, quanto maior o valor econômico agregado aos resíduos, maior o interesse de diferentes atores em coletá-los e encaminhá-los à reciclagem, o que fortalece o que o órgão chama de “ciclo virtuoso”: resíduos deixando de ser vistos como lixo para serem reconhecidos como matéria-prima. Para as empresas, o benefício cada vez mais valorizado é a reputação e diferenciação de mercado.

OPINIÃO

Construindo o futuro da logística

Marcella Cunha

Diretora-executiva da ABOL

Dia 17 julho, a Associação Brasileira dos Operadores Logísticos (ABOL) completou 14 anos de atuação. A cada virada de ano, olhamos o caminho percorrido, reconhecemos novos obstáculos e, principalmente, pensamos no que pode vir pela frente para quem move a logística. Vivemos um momento interessante da cadeia logística nacional. A transformação digital avança em ritmo acelerado, a Inteligência Artificial ganha espaço nos processos, a pauta ambiental deixou de ser tendência para se tornar exigência, e a intermodalidade/multimodalidade passou a ocupar posição central no planejamento das empresas.

Nesse cenário, o papel de uma entidade representativa vai muito além da defesa de interesses: é preciso gerar conhecimento, promover diálogo, antecipar tendências e ajudar a moldar po-

líticas públicas capazes de fortalecer todo o ambiente de negócios. Essa tem sido a missão da ABOL: participar ativamente das transformações do mercado, aproximando operadores, governos, academia e demais agentes do ecossistema para discutir soluções que preparem o País para uma logística mais ágil, integrada e responsiva.

O ano de 2026 é especialmente simbólico para a entidade. O grande marco dessa história, o Projeto de Lei nº 3.757/2020, que cria a figura do Operador Logístico, pode avançar para uma etapa decisiva com sua apreciação pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC) da Câmara dos Deputados, prevista para agosto. A proposta, construída com diálogo, estudos técnicos e articulação institucional, trará mais segurança jurídica às operações, reconhecerá oficialmente a atividade e criará um ambiente mais favorável a investimentos e

ganhos de eficiência.

Agosto também marca a décima edição do Congresso ABOL, um dos principais fóruns de discussão do setor. O evento reúne lideranças empresariais e especialistas para troca de experiência e busca de soluções para questões prioritárias no contexto atual. No segundo semestre, outro destaque será a divulgação da nova edição do estudo “Perfil dos Operadores Logísticos no Brasil”, encomendado ao ILOS. A publicação tornou-se referência de mercado ao retratar a evolução das empresas, os investimentos realizados, as tendências tecnológicas, os desafios de gestão de pessoas e as perspectivas para um segmento cada vez mais estratégico para a economia.

Nesta edição, estamos ansiosos para analisar os dados referentes ao nível de integração entre os modais, no formato da Multimodalidade. Será uma primeira análise segura e concreta

sobre o nível de maturidade dos OLS ao considerarem diferentes modais em seus serviços, bem como sobre os desafios a serem superados.

A agenda de conhecimento seguirá em expansão com novas entregas, como o guia prático sobre a atuação dos OLS na indústria farmacêutica e a divulgação do terceiro Inventário de Emissões de Gases de Efeito Estufa das filiadas, iniciativa que reforça o compromisso da entidade com práticas ambientais alinhadas às melhores referências internacionais.

Essas ações refletem as prioridades estratégicas da ABOL para 2026: integração entre os modais, redução de custos, reforma tributária, capital humano, tecnologia, automação e mercado de carbono. Cada frente é conduzida por uma diretoria dedicada, estruturada para ampliar a participação das empresas associadas, aprofundar discussões,

manter os OLS em sintonia com as mudanças, além de converter informações qualificadas em propostas concretas.

Ainda há muito pela frente. O País precisa de uma lógica conectada de rede, reduzir o chamado “Custo Brasil”, acelerar os aportes em infraestrutura, ampliar a digitalização dos sistemas, enfrentar a escassez de motoristas e de mão de obra capacitada dentro de nossos CDs e armazéns, e consolidar uma agenda regulatória compatível com a importância estratégica do setor.

Esses obstáculos exigem, cada vez mais, uma resposta coletiva. Nenhuma empresa, isoladamente, dará conta do novo desenho mundial, e é justamente nesse cenário que a ABOL ganha relevância: estabelecendo pontes entre diferentes atores, promovendo consensos e ajudando a construir caminhos que reforcem a posição brasileira nas cadeias globais de suprimentos. Completar 14 anos é renovar o nosso compromisso com o fortalecimento dos Operadores Logísticos no Brasil.

Sindiatacadistas RS
Sindicato do Sistema Comércio



SINDIATACADISTAS.COM.BR



@SINDIATACADISTASRS



SINDIATACADISTAS



/COMPANY/SINDIATACADISTAS

SIGA NOSSAS MÍDIAS SOCIAIS E FIQUE LIGADO NAS NOVIDADES:

PROGRAMA QUALIFICAR FOMENTA A CAPACITAÇÃO PROFISSIONAL DE MILHARES DE GAÚCHOS

A qualificação profissional não é apenas um ganho individual para quem busca conhecimento técnico sobre determinado tema. Quando pensada de forma abrangente e contínua, ela é um componente estratégico para que um setor possa crescer de maneira sustentável. É com esta premissa em mente que o Programa Qualificar, do Sindiatacadistas RS tem contribuído para o desenvolvimento de uma das principais cadeias produtivas do Estado desde 2014.

Seja de forma presencial ou por meio de agendas online, somente nos últimos 18 meses, pouco mais de 3,3 mil gaúchos de diferentes regiões do Rio Grande do Sul foram impactados pelas diferentes frentes de atuação do programa. Entre cursos, palestras e workshops ministrados por especialistas em áreas de interesse do atacado, foram 60 agendas que abordaram temas como vendas, logística, atendimento ao cliente, liderança, gestão e tributação, beneficiando 1.046 profissionais. O balanço do ano inclui, ainda, 52 treinamentos na

modalidade “in company”, na qual empresas podem elencar alguma temática prioritária de acordo com a sua área de atuação ou interesse. Somente esta frente qualificou 2.330 participantes

A coordenadora do Programa Qualificar, Tatiane Braga, afirma que ao longo dos anos a iniciativa tem ampliado o seu leque de atuação à medida que acompanha a atualização de temas que impactam diretamente o dia a dia do empresariado gaúcho. “Quando uma empresa investe na capacitação do colaborador, o ganho é coletivo, pois o conhecimento técnico gera valor para todo o time de trabalho, seja com alguma questão operacional ou mesmo a nível gerencial. Frente a um cenário de falta de mão-de-obra, buscar qualificação é uma das principais estratégias organizacionais que favorecem a retenção de talentos”, explica.

Saiba mais sobre o programa e confira a agenda completa de cursos e oportunidades no site www.sindiatacadistas.com.br.

PROGRAMA

Qualificar

Confira a agenda do Programa Qualificar para 2026:

22/07 - Workshop - Melhoria Logística - Novas estruturas para armazenamento e movimentação de produtos

23/07 - Workshop - Capacitação para Profissionais de RH - Programa de Conscientização Financeira com foco em Crédito Consignado e Endividamento Responsável

04, 06, 11 e 13/08 - Treinamento - Analista de Logística - Administração de Materiais e Estoques

13/08 - Treinamento para Colaboradores - Decisão consciente: crédito consignado e o futuro que você está construindo - Programa de Conscientização Financeira com foco em Crédito Consignado e Endividamento Responsável

Leia o QR code para acessar a programação completa em nosso site:

