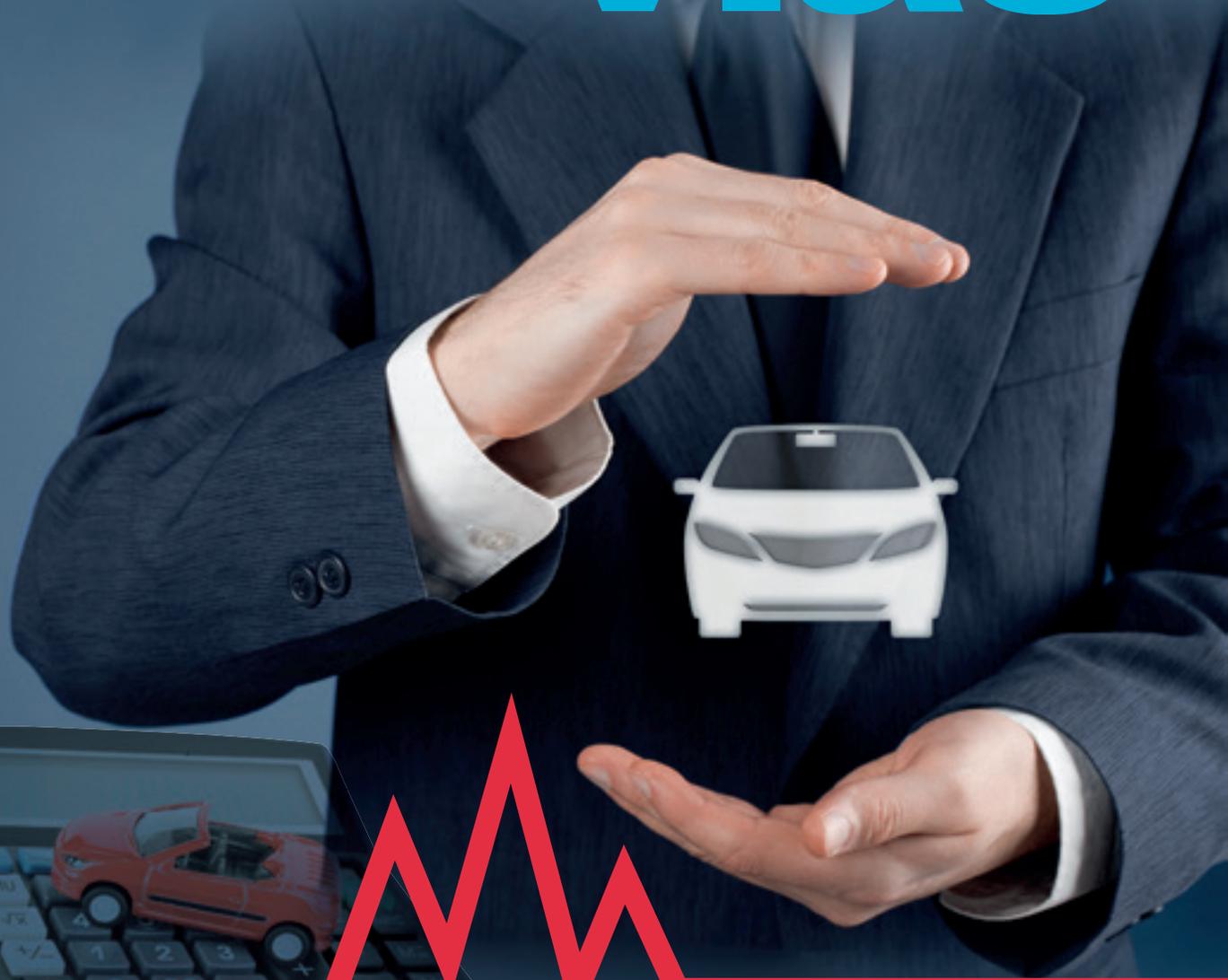


ANO XIII • Nº 147

Julho de 2016

Distribuição gratuita.

entre- a voz da estrada **vias**

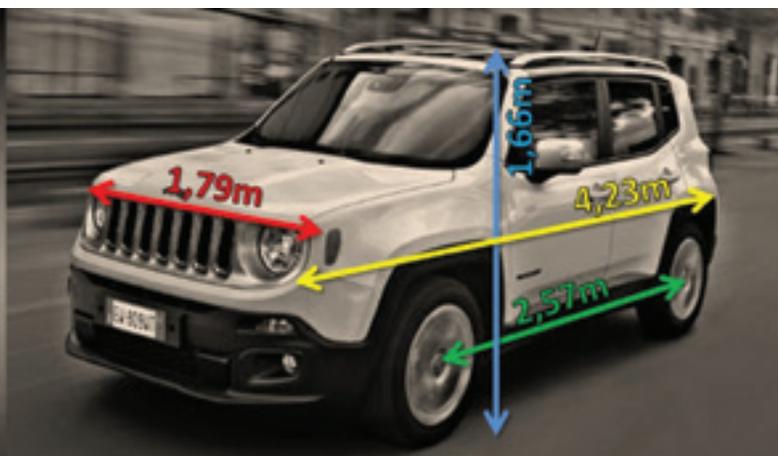


NA UTI

Mesmo homologadas pela Susep, diversas seguradoras alimentam o mercado clandestino de peças

JN MANUTENÇÃO DE CARRETAS

ABERTURA HIDRÁULICA MODIFICAÇÕES REFORMA EM GERAL



Fazemos todas adaptações necessárias para que as carretas cegonhas possam ficar aptas para transportar dentro dos padrões de medidas os novos carros da Fiat modelo Jeep e Toro.

Não perca seu tempo. Venha para a JN!

Assistência técnica:

Informações:

(31) 97579-0005



TRE/ EIXOS

(54) 9924-9004

(31) 3591-4720

jncarretas@hotmail.com

www.jncarretasmg.com.br

Rua Raimundo Marçal de Melo, 665, B. Paulo Camilo - Betim - MG
(atrás do restaurante Porteira Velha)

Integramos a cadeia logística de suprimentos da indústria automobilística com apenas uma ferramenta: Inteligência



fread.com.br

Imagens meramente ilustrativas.



Inbound para a indústria automobilística



Outbound para a indústria automobilística



PDI Pre-delivery Inspection

A Tagma é líder no transporte de veículos 0km no Brasil e especialista no desenvolvimento de soluções logísticas inovadoras para a indústria automotiva.

Além do transporte entre fábricas, centros de distribuição (nacionais e internacionais) e concessionários e importadores, atua no gerenciamento de estoques, na gestão de pátios, na inspeção final de veículos e na instalação de acessórios, entre outros.

Possui ampla capacidade para armazenagem e formação de carga, com área total de mais de um milhão e meio de metros quadrados de pátio. Faz também operações de inbound, outbound, cross docking, milk run e just in time.

Conheça a Tagma e descubra uma forma inovadora e diferente de fazer logística.

TEGMA
Gestão Logística

www.tegma.com.br



DIRETOR-GERAL
Geraldo Assis

EDITORA
Cristina Guimarães
cristinaguimaraes@assispublicacoes.com.br

REDAÇÃO
Cristina Guimarães,
Patrícia Giudice, Iêva Tatiana
e Vanessa Souza

COMERCIAL
Sabrina Bittencourt
sabrinabittencourt@assispublicacoes.com.br

FINANCEIRO
Gisleny Lopes Assunção
financeiro.assispublicacoes@gmail.com

FOTOS
Arquivo **Entrevias**

REVISÃO
Daniele Marzano

IMPRESSÃO
Gráfica Del Rey

TIRAGEM
10 mil exemplares

TODOS OS DIREITOS RESERVADOS
A reprodução total ou parcial de textos, fotos e artes
é proibida sem autorização prévia.

Entrevias não se responsabiliza por textos opinativos assinados.
"As opiniões expressas nos artigos assinados são de responsabilidade de seus autores.
Informes publicitários são de responsabilidade das empresas que os veiculam,
assim como os anúncios são de responsabilidade das empresas anunciantes."

Entrevias, por meio de um mailing especial, chega a empresários e executivos de
empresas de transporte de cargas e às principais redes de postos de combustíveis.
Autoridades, entidades de classe, sindicatos, indústrias e órgãos governamentais
também recebem a publicação.

ASSINATURAS / ANUNCIANTES
Minas Gerais
(31) 3593-0042
(31) 98688-0614
contato@assispublicacoes.com.br

UMA PUBLICAÇÃO DA AUTOGESTÃO PUBLICIDADE E CONSULTORIA LTDA.
CNPJ: 02.841.570/0001-30
Tel.: (31) 3593-0042
(31) 98688-0614
contato@assispublicacoes.com.br

Entrevias apoia: www.anjosdoasfaltomg.blogspot.com



Seguro questionado

Nem sempre conte com a máxima “O seguro morreu de velho!”. No caso do seguro de veículos, ele pode acabar de diversas formas: fraude da seguradora, não cumprimento de cláusulas, adulterações na classificação de veículos. Juntamente com o aumento da frota de carros, motos e caminhões, está a criatividade do mercado de seguros, que pode comprometer o serviço, o qual – em tese – é prestado para assegurar o bem. Na reportagem especial desta edição, apresentamos situações que merecem atenção dos transportadores na contratação do seguro e caminhos para potencializá-lo e otimizar seus custos.

Outra matéria de destaque trata da aposentadoria de transportadores e de orientações para o momento de encerrar a carreira. Na editoria Estradas, são apresentados o perfil de profissionais do setor e questões quanto à sua saúde, à sua remuneração e aos desafios que enfrentam.

Ação importante para a profícua atuação de transportadores avança: o projeto de lei que legitima o trabalho de associações em defesa do transporte é aprovado na Comissão de Finanças e Tributação na Câmara dos Deputados. Colhendo cada conquista, a iniciativa caminha a passos largos para sua implementação e, conseqüentemente, para oferecer proteção aos trabalhadores do segmento de transporte.

Em Inovação, é inaugurada a primeira rodovia elétrica do mundo, e empresas implementam solução para conectar demandas de frete e transportadores por meio de aplicativo utilizado em transporte de passageiros.

Desejamos a todos uma boa leitura! 📖

Edição 146



contato@assispublicacoes.com.br

18 CAPA

Seguros nem tão seguros: atente-se ao contratar esse serviço

8 SAÚDE

Glaucoma é uma doença silenciosa, que pode causar cegueira

12 FIQUE DE OLHO

Ao mudar de endereço, comunique ao Departamento de Trânsito

16 ENTREVISTA

Especialista apresenta importância do exame toxicológico a motoristas profissionais

28 MERCADO

Empresas iniciam frete via aplicativo

30 INOVAÇÃO

Suécia sai na frente e implementa rodovia elétrica

32 ESTRADAS

- Aumenta o número de radares em rodovias federais
- Raio X dos transportadores

36 FENACAT

Projeto passa pela Comissão de Tributação e Finanças

38 EVENTO

Tradicional Festa de São Cristóvão reúne profissionais do setor e familiares





FAÇA SEU RNTRC NO **SETCOM**

O Setcom representa as empresas de transportes de cargas em 12 municípios de Minas Gerais: Contagem, Betim, Brumadinho, Ibirité, Sarzedo, Igarapé, Itaúna, Divinópolis, Pará de Minas, Juatuba, Mateus Leme e Arcos.

Nosso objetivo é estreitar a distância que existe entre nossa entidade e a sua empresa. Para isso, estamos elaborando um cronograma de CURSOS de capacitação de pessoal, EVENTOS voltados aos interesses do segmento e AUDIÊNCIAS PÚBLICAS, visando debater os temas mais relevantes e urgentes para as empresas de transporte de cargas de Minas Gerais.

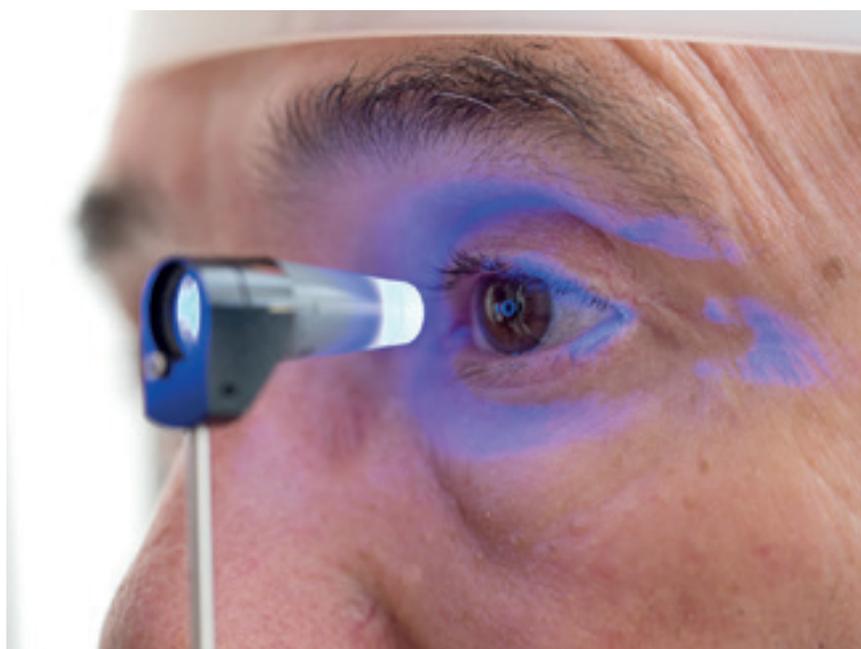
Avenida Babita Camargos, 766, 1º andar - Cidade Industrial
Contagem - Minas Gerais CEP.: 32.210-180
Telefone: (31) 3361-1048

Glaucoma: cegueira sorrateira

Doença dos olhos pode ser controlada quando diagnosticada em seu início

Cerca de 2 milhões de brasileiros sofrem de glaucoma, uma doença ocular indolor que aumenta a pressão dos olhos, podendo lesionar a estrutura mais delicada que eles possuem, o nervo óptico. Esse, diferentemente de outro tipo de nervo, como, por exemplo, o do dente, que, se for afetado por uma cárie, provoca muita dor no indivíduo, não causa nenhum tipo de dor. “A pressão pode estar muito elevada e a pessoa não perceber nada. Outro problema dessa doença é que, ao longo do tempo, ela vai machucando o nervo. Essa lesão, inicialmente, afeta a visão lateral da pessoa. Então, por exemplo, quando um caminhoneiro está dirigindo, ele olha para frente, vê o carro adiante, bem como sua placa e não fica tão atento ao que está em suas laterais. A atenção maior dele é o centro. Quando esse profissional renova a carteira de habilitação, coloca os olhos dentro de um aparelho e olha centralmente para ler as letreiras. Portanto, não é avaliada sua visão lateral. E é essa que, aos poucos, vai sendo corrompida”, explica Emílio Suzuki Junior, oftalmologista especialista em glaucoma, médico do Instituto de Olhos Pampulha e secretário geral da Sociedade Brasileira de Glaucoma.

Suzuki afirma que é muito comum algumas pessoas chegarem ao consultório sem terem percebido que estavam com lesões gravíssimas de glaucoma. Inclusive,



algumas chegam até cegas de um dos olhos, acreditando que o problema será solucionado com óculos. Por isso, o glaucoma é uma doença muito grave, já que depende exclusivamente do diagnóstico precoce, o qual deve ser feito apenas pelo médico oftalmologista, único profissional habilitado para detectar esse mal. “Dos 2 milhões de brasileiros que possuem glaucoma, muitos nem sabem que a têm. Olha só que perigo! Muitos não têm acesso à saúde, nem ao oftalmologista e são avaliados por pessoas

que não são profissionais. Isso é muito grave”, alerta o médico.

RISCOS

O glaucoma costuma atingir pessoas acima de 40 anos. Muito embora existam bebês que nascem com a doença, há uma incidência maior de casos em pessoas afrodescendentes e naquelas com histórico de glaucoma na família. Pacientes com miopia, com grau para longe, também são mais afetados pelo glaucoma. Os diabéti-

Garantir sua tranquilidade é nossa especialidade.

Oferecemos seguros pessoais, patrimoniais e empresariais em soluções adequadas às prioridades de cada cliente. Temos orgulho de atender mais de 15 mil empresas e 1,8 milhões de pessoas físicas. Atuamos em todo território nacional, com mais de 1.200 colaboradores e elevada qualificação do corpo técnico.

Tudo isso faz da Brasil Insurance uma das maiores consultorias de seguros do país.



Para mais informações, entre em contato:
(31) 3596-0042/ 3594-5085
promove@promoveseguros.com.br



BrasilInsurance
Promove

Especialista em seguros. Todos eles.

www.brinsurance.com.br

TRANSPORTAR AGORA É SINÔNIMO DE ECONOMIA

UM TRICICLO CARREGADO DE VANTAGENS.

-  BAIXO CUSTO DE MANUTENÇÃO
-  ÚNICO TRICICLO HOMOLOGADO NO BRASIL
-  PRODUZIDO NO BRASIL
-  25 KM/LITRO

CONSULTE CONDIÇÕES DE PAGAMENTO NA CONCESSIONÁRIA.

Av. das Américas, 907 - Centro - Belo Horizonte
www.triciclosbandeirantes.com.br

VENDAS

(31) 3544-9725 / (31) 3544-9726

Ligue e agende uma visita



Veículo aprovado pelo CONTRAN e DENATRAN, podendo ser empregado em qualquer cidade do Brasil.



motocar
Bandeirantes TRICICLOS

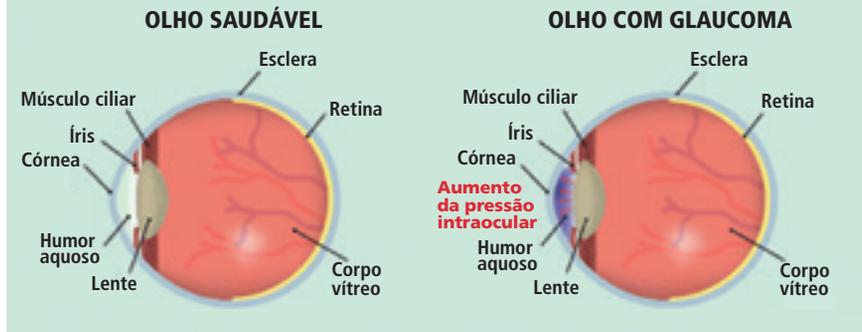
cos e os hipertensos, assim como pessoas com artrite e artrose, que usam muitos medicamentos à base de cortisona, também possuem mais chance de ter glaucoma. Quem teve traumatismo no olho por conta, por exemplo, de uma bolada, um soco ou uma pancada tem mais possibilidade de desenvolver glaucoma.

“Agora, para saber se essa pessoa vai ter glaucoma, realmente ela precisará ir ao oftalmologista. Esse profissional vai fazer um exame que mede a pressão e avalia o fundo do olho e o nervo. Na consulta, o nervo é avaliado minuciosamente, e os indivíduos com suspeição da doença são arrolados a fazer um exame mais preciso para confirmar o glaucoma. Quanto mais cedo for feito o diagnóstico, melhor será para se preservar a visão. Se eu tiver um paciente com 5% de perda de visão devido ao glaucoma, eu consigo fazer o diagnóstico e receitar um medicamento. Após isso, essa pessoa não vai perder mais nada da visão. Mas eu não posso recuperar o que ele perdeu. Por outro lado, felizmente, a perda não irá evoluir. O glaucoma não é uma doença reversível, porém é totalmente estancável. É uma enfermidade que não se pode deixar evoluir, que pode ser prevenida”, explica.

MAL IRREVERSÍVEL SE NÃO TRATADO

O glaucoma é a primeira causa de cegueira irreversível do mundo segundo a Organização Mundial da Saúde (OMS). A primeira causa geral é a catarata. Porém, nesse caso, depois de uma cirurgia, o paciente volta a enxergar. Com o glaucoma, não. Ele causa a cegueira que não é possi-

ENTENDA O GLAUCOMA



Arquivo pessoal



O secretário geral da Sociedade Brasileira de Glaucoma é oftalmologista especialista em glaucoma

vel reverter. Logo, acaba sendo a primeira causa irreversível de cegueira no mundo. Isso impacta o paciente, a família e todos

os tipos de governo porque essas pessoas vão se tornar dependentes de pensões e de outras pessoas.

Feito o diagnóstico, o tratamento é muito simples. Mais de 80% dos casos são tratados com o uso contínuo de colírios.. “Mantendo-se a pressão sob controle, a vida segue normal. Para casos iniciais, não há restrição nenhuma, nem mesmo dirigir. Já para os avançados, geralmente há alguns impedimentos, como a direção de veículo. Os motoristas de caminhão, ônibus e táxis devem, portanto, tomar um cuidado maior, uma vez que dependem da visão para seu sustento.

O glaucoma é uma doença como o diabetes ou a hipertensão arterial. Se você não se cuida, morre. Nesse caso, a visão morre. É uma doença crônica, que precisa de tratamento conduzido por um oftalmologista. Não há terapia, milagre, atividade física ou alimentação que vá reduzir o glaucoma ou evitar seu aparecimento. A enfermidade hoje não é mais uma sentença de cegueira”, conclui Emílio. 📍



MUNDIAL
TURBINAS



- ✓ Turbina
- ✓ Bomba Injetora
- ✓ Injeção eletrônica

Rod. BR 381, nº 3206 - Inconfidentes, Contagem - MG
www.mundialturbinas.com.br

(31) **3362-1520**
contato@mundialturbinas.com.br



SOLUÇÕES SOB MEDIDA.

A Autoport oferece soluções sob medida a partir das necessidades de cada cliente. Como resultado, a empresa incorpora uma série de inovações tecnológicas em relação aos sistemas de transportes convencionais.

Fazem parte dessas novas tecnologias: sistema eletro-hidráulico de elevação, carregamento e acomodação de veículos, suspensão pneumática, entre outras. Confiança reconhecida pelos clientes.

Distribuição nacional de veículos 0 km • Operação portuária • Transporte de peças
Gestão de pátios e armazenagem • Serviços automotivos (PDI - Pre Delivery
Inspection) • Transporte de caminhões, chassis e ônibus sobre pranchas.



Estrada dos Alvarengas, 5600, Assunção,
São Bernardo do Campo (SP)
(11) 4342-2584 / 4357-8973

comercial@autoport.com.br
www.autoport.com.br



SEMINOVOS

A Transpedrosa está disponibilizando para a Venda:

Volvo FH 440 I-Shift 6x2

Ano 2010 com aproximadamente
400.000 Quilômetros;

Scania P340 6x2

Ano 2010 aproximadamente
500.000 Quilômetros;

MB Axor 2544 6x2

Ano 2010 aproximadamente
400.000 Quilômetros;

Scania P340 4x2

Ano 2010 aproximadamente
320.000 Quilômetros.

Contato: (31) 98476-7782, falar com Azis.

Ou no e-mail: seminovos@transpedrosa.com.br

Temos condições facilitadas de financiamento, de acordo com a sua capacidade de pagamento!



TRANSPEDROSA

Canal de comunica

Sempre que se mudar de endereço, é preciso comunicar ao Departamento de Trânsito. Ação pode parecer simples, mas é fundamental para o recebimento correto de documentações.

Toda vez que mudar de endereço, o cidadão deverá atualizá-lo para o recebimento de notificação de infrações, do Certificado de Registro e Licenciamento de Veículos (CRLV), da Carteira Nacional de Habilitação (CNH) e de outras correspondências que o Departamento de Trânsito (Detran) enviar. É muito comum o indivíduo alegar que não recebeu a notificação de autuação em sua residência ou o CRLV e, ao consultar o sistema do Detran, deparar-se com a informação "endereço desatualizado". Os dados somente podem ser alterados por solicitação do próprio motorista.

De acordo com a coordenadora de Administração de Trânsito do Detran-MG, a delegada Andrea Abood, muitos documentos encaminhados pelo órgão deixam



A delegada de trânsito Andrea Abood

Arquivo pessoal

de ser entregues ao cidadão que não mantém seu cadastro atualizado. Além disso, o artigo 241 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) cita que "Deixar de atualizar o cadastro de registro do veículo ou de habilitação do condutor" é infração leve (3 pontos), com multa de R\$ 53,20".

Para veículos e CNHs, a solicitação de mudança de endereço pode ser feita no site do Detran-MG quando houver alteração de endereço dentro do mesmo município. Não é cobrada taxa para alteração dentro da mesma cidade. Já para alteração de endereços de outro município ou Estado, cobram-se R\$ 72,26, e o pedido deve ser feito presencialmente nas unidades do Detran-MG na capital ou nas Circunscrições Regionais de Trânsito (Ciretrans) dos outros municípios do Estado.

Para veículos, o condutor que desejar realizar alteração de endereço de um município para outro dentro de Minas Gerais poderá amudar o endereço de correspondência preenchendo o formulário eletrônico disponível no site <https://www.detran.mg.gov.br>.

Esse endereço será utilizado para o envio do CRLV, de notificações atribuídas ao veículo e de demais comunicações relativas a ele. O endereço somente poderá ser informado/alterado para outro que pertença à mesma cidade de emplacamento. Além disso, o veículo deverá passar por vistoria.



Lava jato
SÃO JOAQUIM
SERVIÇOS DE LAVAGEM DE CAMINHÕES E MÁQUINAS PESADAS.

RODOVIA FERNÃO DIAS - SÃO JOAQUIM DE BICAS/MG.
TEL: (31) 99254-6970 - (31) 99196-2248

ção afinado



ORIENTAÇÕES PARA O SERVIÇO

Pessoa física

- Para trocar o endereço do veículo automotor de um município para outro em Minas Gerais, quite todos os débitos e atualize isso no sistema do Detran-MG (IPVA, taxa de licenciamento, seguro, multas e baixa de impedimentos se houver).
- Preencha o formulário eletrônico no link abaixo.
- Imprima, preencha e assine a ficha cadastral no link a seguir.
- Sendo gerada a Guia DAE referente ao serviço requerido, recolha a taxa na rede credenciada (Itaú, Bradesco, Banco do Brasil, Mercantil do Brasil e Bancoob, Caixa Econômica Federal e lotéricas).
- De posse da ficha cadastral, dirija-se ao setor de vistoria da unidade de trânsito (Capital DRV e Interior Ciretrans).
- O proprietário do veículo aprovado na vistoria deverá encaminhar-se ao setor de emissão de documentos da unidade de trânsito (Capital DRV e Interior Ciretran) para apresentar os documentos necessários.
- Após a emissão do documento, compre placas ou tarjetas nas fábricas credenciadas e dirija-se ao setor de emplacamento para a selagem da nova placa ou da tarjeta de posse dos documentos expedidos e devidamente quitados.
- Todos os casos não previstos deverão ser analisados pelas unidades de atendimento do município.

Pessoa jurídica

- Para trocar o endereço do veículo automotor de um município para outro em Minas Gerais, quite todos os débitos e atualize isso no sistema do Detran-MG (IPVA, taxa de licenciamento, seguro, multas e a baixa de impedimentos se houver).
- Imprima, preencha e assine a ficha cadastral no link abaixo.
- Faça a impressão do formulário (ficha cadastral) e o assine.
- Sendo gerada a Guia DAE referente ao serviço requerido, recolha a taxa na rede credenciada (Itaú, Bradesco, Banco do Brasil, Mercantil do Brasil e Bancoob, Caixa Econômica Federal e lotéricas).
- De posse da ficha cadastral, dirija-se ao setor de vistoria da unidade de trânsito (Capital DRV e Interior Ciretrans).
- O proprietário do veículo aprovado na vistoria deverá encaminhar-se ao setor de emissão de documentos da unidade de trânsito (Capital DRV e Interior Ciretran) para apresentar os documentos necessários.
- Após a emissão do documento, compre placas ou tarjetas nas fábricas credenciadas e dirija-se ao setor de emplacamento para a selagem da nova placa ou da tarjeta de posse dos documentos expedidos e devidamente quitados.
- Todos os casos não previstos deverão ser analisados pelas unidades de atendimento do município.

DOCUMENTOS NECESSÁRIOS

Pessoa física:

- Certificado de Registro de Veículo – CRV (em branco);
- Documento de identidade atualizado (original e cópia);
- CPF (original e cópia);
- Recolhimento da Guia DAE referente ao serviço requerido;
- Ficha de cadastro devidamente preenchida e assinada pelo proprietário do veículo.

Pessoa jurídica

- Representação por terceiros mediante procuração pública (lavrada em cartório, (original ou cópia autenticada) acompanhada dos documentos do proprietário e do procurador originais ou cópias autenticadas);
- Guia DAE relativa ao serviço requerido recolhida;
- Cartão do CNPJ com menos de 90 dias;
- Contrato social (cópia autenticada).

Valor:

- Alteração de dados: R\$72,26



MIL 32 O Arla do Cegonheiro

PRODUTOS QUÍMICOS EM GERAL PARA:
CURTUMES - GRANLIAS - IND. TEXTIL - LATICÍNIOS - MINERADORAS - PISCINAS - SIDERURGIA - TRATAMENTO DE ÁGUA - USINAGEM - USINAS



Av. Juiz Marco Túlio Isaac, 5263 - Jardim Alterosa - Betim/MG
contato@milquimica.com.br | www.milquimica.com.br

Telefax: (31)3593.0002

DOCUMENTOS NECESSÁRIOS PARA A CNH

Para a mudança de endereço no mesmo município, o procedimento é realizado pelo site, e não é necessário que o condutor compareça ao Detran/Ciretran para apresentar documentos.

Para a mudança de endereço para outro município, são necessários Carteira Nacional de Habilitação (CNH) original e comprovante de endereço original. Este último deverá estar em nome do próprio interessado ou parente próximo (cônjuge, pais, irmãos e filhos) mediante apresentação de documento original que comprove o parentesco ou o estado civil.

Observação: caso o condutor não possua comprovante de endereço em seu nome nem no das pessoas anteriormente descritas, ele deve levar, além do comprovante de endereço, declaração de residência por escrito (original) constando nome completo do condutor, número da Carteira de Identidade (CI), endereço atual e assinatura.

Valor: gratuito.

MUDANÇA DE PRONTUÁRIO DE OUTRA UF

O condutor que desejar realizar a transferência de prontuário do condutor de outros Estados para Minas Gerais deverá se dirigir à unidade de referência na localidade onde reside para apresentar os documentos necessários e iniciar os procedimentos de transferência.

ORIENTAÇÕES PARA O SERVIÇO

1. Será permitida a transferência de prontuário nos casos abaixo:
 - Renovação da habilitação vencida (CNH);
 - Adição de categoria;
 - Mudança de categoria;
 - Obtenção da segunda via da CNH (por conta de furto, roubo, perda ou extravio);
 2. O condutor que atender aos requisitos anteriores deverá procurar a delegacia de trânsito na localidade onde mora.
 3. Ele também deverá apresentar os documentos necessários para realizar a transferência de prontuário de condutor;
 4. Após a transferência para Minas Gerais, o motorista será informado dos procedimentos seguintes para a conclusão dos serviços solicitados. Todo o procedimento de transferência precisará ser iniciado e concluído na unidade em que foi feito o processo de transferência.
- **Valor:** R\$ 72,26

The screenshot shows the DETRANMG website interface for changing an address within a municipality. The page features a top navigation bar with links for 'Transparência', 'Acessibilidade', and 'Letra Braille'. A search bar is present with the text 'O que você procura?'. The main navigation menu includes 'INÍCIO', 'SOBRE O DETRAN', 'VEÍCULOS', 'HABILITAÇÃO', 'INFRAÇÕES', 'PARCEIROS CREDENCIADOS', 'EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO', and 'ATENDIMENTO'. The breadcrumb trail indicates the user is in 'Veículos > Alterações > Alteração de Endereço dentro do município'. The main heading is 'ALTERAÇÕES ALTERAÇÃO DE ENDEREÇO DENTRO DO MUNICÍPIO'. A progress indicator shows three steps: '1. Informar dados', '2. Informar novo endereço', and '3. Inserir confirmação'. The 'Descrição' section explains that users can change their vehicle's address online without visiting the office. A 'Documentos necessários' list includes: 'Certificado de Registro de Veículo (CRV)', 'Cadastro de Pessoa Física (CPF)', and 'Comprovante de Endereço atualizado'. The 'Valor' is listed as 'Gratuito.'. The form fields include 'Reservante', 'CPF', and 'Nº do CNH', with an 'Iniciar alteração' button and a note that these are required fields.



Retífica Nossa Senhora Aparecida

Retífica de motores: Álcool, Diesel, Gasolina
Cabeçotes, Bombas e Bicos

Av. Presidente Costa e Silva, 203 B. das Industrias
BH - MG - retificarnsa@yahoo.com.br

31 3386-7676 / 3386-7842
3333-5720 / 9825-6633

TODO O CENTRO DE

BETIM NA MESMA

SINTONIA

Direção artística: Márcio Freitas

 **87,9**
Amigos FM

Já todo mundo ouvindo!

Análise do bem

Presidente da Associação Brasileira de Laboratórios Toxicológicos (Abratox), Marcello Santos, fala dos benefícios do exame toxicológico em motoristas profissionais



A obrigatoriedade da realização do exame toxicológico em motoristas que visam à obtenção ou à renovação da Carteira Nacional de Habilitação (CNH) nas categorias C, D e E – vigente desde o início deste ano em todo o Brasil – ainda encontra resistência. Nos últimos meses, mais de dez Estados conseguiram na Justiça liminares que suspenderam a exigência. Em muitos deles, no entanto (a exemplo de Minas Gerais), a Lei 13.103, de 2015, voltou a vigorar.

Para o presidente da Associação Brasileira de Laboratórios Toxicológicos (Abratox), Marcello Santos, um dos motivos alegados para a não realização dos testes que apontam se o motorista profissional fez uso de drogas nos 90 dias anteriores à coleta foi a insuficiência de laboratórios qualificados para fazer os testes, um problema já solucionado, na maior parte do país.

Em conversa com **Entrevias**, Santos fala sobre os resultados já alcançados por outros setores que aderiram aos chamados exames toxicológicos de larga janela (realizados por meio da análise de amostras de cabelo e pelos) para a identificação de profissionais usuários de substâncias psicoativas e sobre a expectativa de se coibir o uso delas entre os caminhoneiros.

Entrevias: Quais os principais desafios para a implementação do exame toxicológico no Brasil?

Marcello Santos: Os desafios, hoje, são menos operacionais. No início do processo, não havia pontos de coleta em número ideal, mas esse problema já foi superado há bastante tempo pela indústria, que deu atenção especial à realização de convênios para que houvesse laboratórios suficientes. Atualmente, os desafios são técnicos. Dizem respeito ao estabelecimento de protocolos de contraprova em todos os laboratórios e a questões relacionadas à inserção dos dados no Registro Nacional de Condutores Habilitados (Renach).

EV: Ainda há quem alegue insuficiência de laboratórios nacionais para a realização dos testes. Qual o cenário atual?

MS: Existem laboratórios funcionando no Brasil, mas a maioria dos exames ainda

é feita no exterior, realmente. No entanto, a tendência de mercado é a nacionalização completa dos exames. Essa é uma tendência natural.

EV: Em quanto tempo essa nacionalização deverá acontecer?

MS: A instalação e a creditação dos laboratórios levam cerca de seis meses a um ano. O processo é moroso, depende de entes públicos, não tem a celeridade desejada. Mas, nesse prazo de seis meses a um ano, é possível.

EV: O senhor acredita que a realização do exame toxicológico é, de fato, eficaz no combate ao uso de drogas pelos motoristas profissionais?

MS: Essa é uma questão muito importante de ser abordada. A resposta dada não por mim, mas por uma infinidade de estudos realizados e pela experiência de



diversos setores, é "sim, claro que sim". A lógica da coisa é a seguinte: quando você é usuário de drogas, tal qual quando você é tabagista, você fuma, usa drogas. Se (o empregador) precisa alocar um profissional em um setor em que o consumo de drogas é endêmico, como é o caso de parte da categoria, você precisa ter um tipo de controle. Esse controle exerce um efeito de dissuasão. Se (a legislação) coloca um filtro, os profissionais submetidos a ele dificilmente continuarão a fazer uso dessas substâncias.

EV: Como tem sido a experiência com o exame toxicológico no Brasil em outros setores?

MS: Aqui, 95% das polícias usam exame de larga janela para detecção de profissionais usuários de drogas, e não existe nenhuma lei que as obrigue a fazerem isso. Polícias Militar, Civil, Federal, Abin (Agência Brasileira de Inteligência), Exército, Aeronáutica, todos já comprovaram a eficiência desse crivo na mitigação do uso de drogas. Essa experiência positiva foi sendo passada de corporação para corporação, e todas são entusiastas em relação ao uso do exame na admissão de profissionais. Elas sempre se posicionaram a favor da exigência do teste para motoristas. O setor aéreo utiliza os exames por força de regulamentação da Anac (Agência Nacional de Aviação Civil) há uns cinco ou seis, anos e a experiência também foi excelente. Profissionais do setor já se posicionaram publicamente, baseados na experiência deles, alegando que o controle exerce, sim, uma função preventiva.

EV: A proposta brasileira de fazer a coleta da amostra do motorista no momento em que ele vai solicitar ou renovar a CNH é utilizada em outros países?

MS: Existem vários países que têm controle do uso de substâncias psicoativas por profissionais, como alguns da Europa, o Canadá e os Estados Unidos. O uso (de drogas) é mais intenso onde existem distâncias continentais a serem percorridas, a exemplo da Rússia. Cada país tem uma estratégia diferente. A do exame toxicológico de larga janela especificamente para motoristas profissionais é empregada somente no Brasil por ora. Em outros países, utilizam-se blitzes e outras estratégias que podem ser complementares. Aqui, optou-se pelo modelo já bem estabelecido em outras áreas. A Organização das Nações Unidas (ONU) elogiou a medida brasileira, e os Estados Unidos regulamentaram uma lei adicionando o exame feito com cabelo em situação análoga à nossa.

EV: O exame não seria mais eficiente se fosse realizado no momento da fiscalização?

MS: As duas medidas não são excluídas. Pode haver, sim, mensuração do histórico de um proponente, e, com base nele, prevermos o futuro. Nada melhor para prever o comportamento futuro do que rever o comportamento progressivo. Se o indivíduo faz uso de drogas com certa frequência – e o exame mostra a frequência –, isso é um indicativo de que ele vai sentir vontade de usar drogas no futuro, durante

o trabalho. Se houver fiscalização em número suficiente nas estradas, isso ajudará também. Sugiro que as pessoas e as entidades que não enxergam a eficiência desse tipo de teste primeiramente façam uma reflexão de lógica de consciência. Depois, conversem com setores que fazem uso de exames há muitos anos e têm dados apurados. São 72 polícias no Brasil que praticam isso e as companhias aéreas também. Meu convite é para que os observem.

EV: Há quem defenda que a não exigência do exame em taxistas, por exemplo, é uma discrepância da legislação. O senhor concorda?

MS: Vamos pegar o que tem funcionando. Hoje, para se adquirir habilitação nas categorias C, D e E, existem exigências que não são aplicadas em outras categorias, como testes psicotécnicos mais rigorosos e exames físicos, que não são feitos para as CNHs A e B. Acho que a exigência do exame toxicológico vem na mesma linha. Os problemas nas estradas são maiores, pela distância maior percorrida e pela grande oferta de drogas nas paradas dos motoristas. Isso foi mensurado durante anos pela Polícia Rodoviária Federal, por universidades e por setores de pesquisa. Dentro de cerca de dois anos ou coisa assim, o efeito do exame nos motoristas de caminhões também poderá ser estudado, e, com base nisso, a sociedade poderá decidir se é conveniente ou não a extensão desse tipo de crivo para outras categorias. Por ora, acho que já temos um setor suficientemente importante para ser controlado. 📍



Fonte: Abratox



Pseudo segurança



Divulgação

Reclamações referentes a seguro de veículos respondem por 30% dos registros. No setor de transporte rodoviário de cargas, profissionais devem atentar-se para os riscos na contratação do serviço.

Afrota nacional de veículos no Brasil atingiu o número de 92 milhões, entre motos, ônibus, caminhões e carros de passeio, segundo o Departamento Nacional de Trânsito (Denatran). Ao se conectarem esses dados com os registros do Instituto Brasileiro de Geografia e Esta-

tística (IBGE) de 2013, verifica-se no Brasil um automóvel para cada 4,4 habitantes. As informações retratam um cenário promissor para aqueles que atuam no ramo de seguro de veículos. Contudo, esse potencial mercado comprador não incentiva a melhoria na oferta de serviços pelas seguradoras. Ao contrário, o segmento respondeu por 30,1% das reclamações registradas no ano de 2013, somando 7.648 registros, sendo que o setor de veículos foi responsável por 36,6% do total de seguros no país, tendo sido o mais reclamado no período, de acordo com dados compilados pela Superintendência de Seguros Privados (Susep).

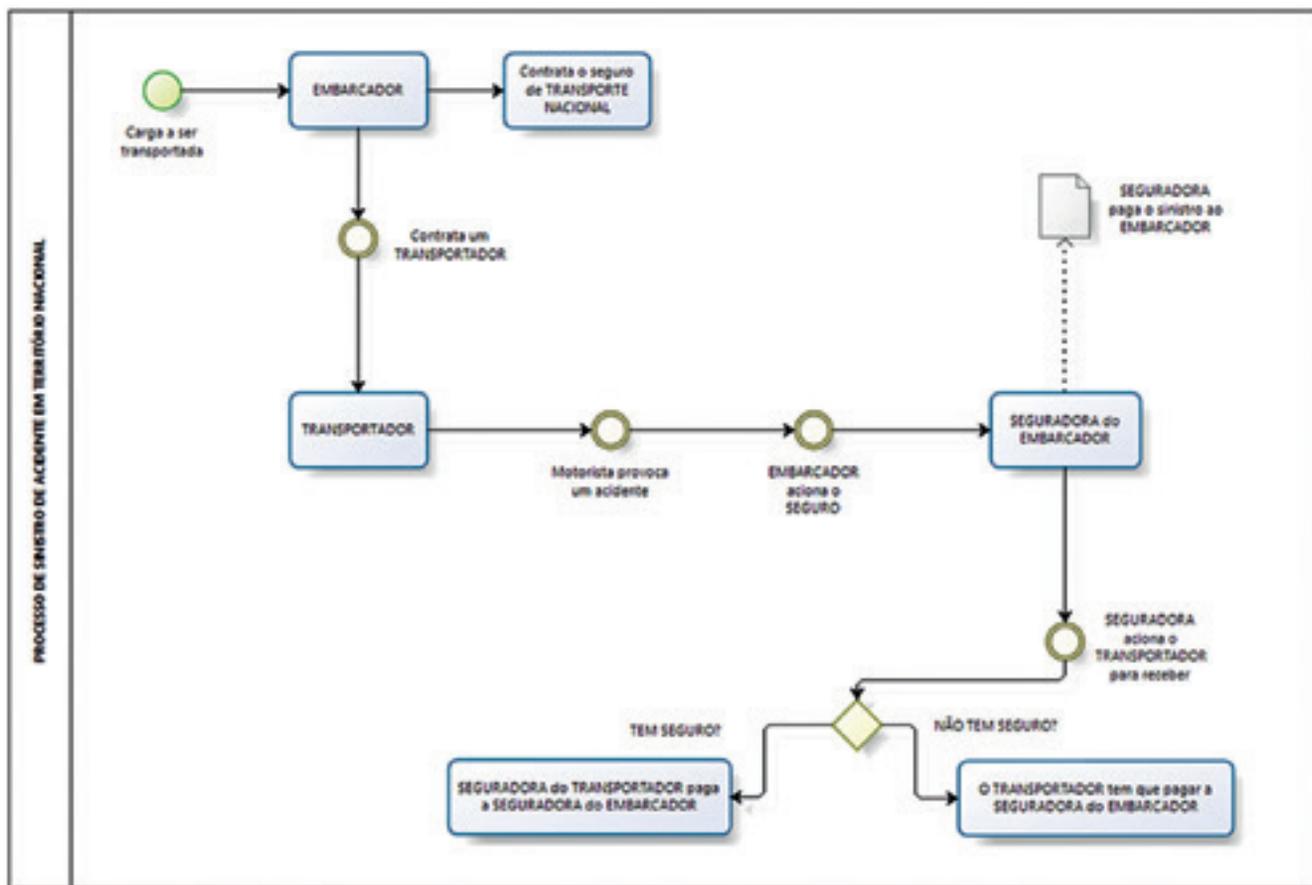
O item campeão de queixas é o contrato, seja pelo fato de não ser entregue ao cliente, seja pela ocorrência de problemas no cumprimento. O documento vem pronto da empresa, e as apólices demoram, em média, de 10 a 15 dias para chegar às mãos dos segurados. Dessa forma, eles as-

sinam uma proposta e não veem o contrato. Essa situação gera uma falsa sensação de segurança porque o cliente não sabe ao certo o que contratou e a partir de quando vai começar a valer o serviço.

Outra reclamação é o descumprimento de prazos de vistoria, de permanência na oficina e de retirada do carro-reserva. A Susep determina que a seguradora tem até 30 dias para resolver o problema do cliente, mas, na maioria das situações, esse prazo não é respeitado, apesar das penalidades impostas pela autarquia que regula o setor.

Para o não cumprimento dos prazos, as seguradoras se defendem alertando sobre os gargalos pelos quais o segmento passa. Entre eles, está o crescimento da frota, ao passo que a quantidade de oficinas não aumenta na mesma velocidade. Por isso, as credenciadas estão sempre lotadas e cobram mais caro pelo serviço. A reposição de peças também é vista como





Fonte: site <http://fretecomlucro.com/>

um problema para o segmento. As indústrias não as fabricam na intensidade em que o mercado demanda, e as importadas demoram para chegar ao país. O setor reclama ainda que a inadimplência nunca esteve tão alta, e, se o consumidor estiver com uma prestação atrasada, ele não poderá usufruir do benefício.

PÚBLICO POTENCIAL

Enquanto os envolvidos na cadeia do seguro — corretora, seguradora, oficina, fábrica — jogam os problemas uns para os outros, quem sofre é o consumidor. E o transportador não está livre disso. Ao contrário! Ele representa importante público para essas empresas: pesquisa da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), divulgada no fim do ano passado, revelou que circulam no Brasil 2,32 milhões de caminhões. Nesse sentido, trata-se de um potencial ativo, mas que também deve redobrar a atenção ao contratar serviços de seguro.

Recentemente, a Polícia Civil de São

Paulo apreendeu carros avaliados como “perda total” e que não foram baixados por seguradoras registradas na Susep, as quais os levaram a leilões para nova venda. Segundo as investigações, pelo menos oito seguradoras são suspeitas de adulterar laudos e leiloar ilegalmente os veículos. De acordo com dados da Polícia Civil de Minas Gerais, na capital, é levada ao Pátio Seguro uma média de 20 carros com suspeita de adulteração por semana. Esses veículos, posteriormente, são periciados.

SERVIÇO NA BERLINDA

Além de empresas sem idoneidade, clientes enfrentam cobranças indevidas, baixa qualidade do atendimento, discordância em relação às avarias e ao não pagamento de indenização. Em portal eletrônico que reúne reclamações de consumidores, são frequentes os questionamentos quanto ao descumprimento do contrato entre assegurados e seguradoras.

O site “Seguro Auto” fez o ranking

das empresas mais reclamadas em 2014 a partir de informações do “Reclame Aqui”, filtrando os resultados dos últimos seis meses e considerando dez seguradoras. Foram classificadas como mais reclamadas as empresas que não se mostram confiáveis devido à baixa porcentagem de clientes que voltariam a fazer negócio.

Segundo a lista, “a Mafre foi a que menos atendeu a reclamações e ainda teve o menor número de clientes que voltariam a comprar seus serviços, com apenas 25,9%. O tempo de resposta longo da empresa também mostra a dificuldade na resolução dos problemas. Em segundo lugar entre as mais reclamadas fica a Sulamérica Seguros, tendo em vista que apenas 33,1% dos clientes voltariam a negociar. A taxa de soluções da empresa também não é boa, sendo de apenas 67,6%. A Azul Seguros também teve classificação ruim no site, e, mesmo que todas as reclamações tenham sido atendidas, somente 33,2% voltariam a fazer negócio. Com uma classificação



regular, a Yasuda Marítima Seguros deixou a desejar também na aprovação dos clientes para novos negócios, ficando com uma taxa de 34% apenas. Além disso, mais de 5% das queixas não foram atendidas. Finalizando a lista das seguradoras mais reclamadas, a Allianz fica com o quinto lugar, tendo apenas 35,5% dos clientes que voltariam a contratar seus serviços e menos de 85% das queixas atendidas.

OS POPULARES

Outro ponto de atenção é o chamado

“Seguro Autoopular”. A iniciativa aposta na utilização de peças usadas para tornar o seguro do veículo mais barato. O foco são os automóveis com mais de cinco anos de uso, cujo valor segurado pode ficar até 30% mais baixo, segundo estimativa da Susep.

Contudo, o seguro pode ser contratado para veículos de qualquer idade, desde que os proprietários deles sejam avisados de que os reparos serão feitos com peças usadas ou seminovas. No entanto, consertos que envolvem itens de segurança, como

o sistema de freios, a suspensão e os cintos de segurança, não poderão ser feitos com peças de segunda mão.

As peças usadas são provenientes de empresas de desmontagem, que seguem a Lei 12.977/2014, a qual regulamentou os desmontes de veículos em todo o país. De acordo com a superintendência, há um sistema de cadastro para garantir que as peças sejam legais e íntegras.

As normais dizem ainda que a cobertura mínima do novo seguro deverá compreender a garantia de indenização por danos

Roubo de Cargas 2014

% Ocorrências



Norte – 1,15%
 Nordeste – 6,56%
 Centro-Oeste – 2,11%
 Sudeste – 85,31%
 Sul – 4,87%

Fonte: NTC&Logística



causados ao veículo por colisão, sendo vedada a oferta de cobertura que preveja somente a indenização integral por colisão. O segurado também poderá optar, em caso de danos parciais, entre a utilização de oficinas de sua livre escolha ou das pertencentes à rede referenciada da seguradora.

As regras entraram em vigor em abril deste ano, mas o serviço ainda não está amplamente disponível. Por um lado, as seguradoras questionam normas como o uso de peças usadas originais, e, de outro, a Susep diz que não mudará as diretrizes, pois a proposta é oferecer produtos 30% mais baratos.

A orientação é o consumidor ficar atento para não se enganar, pois algumas empresas pegaram outros produtos e passaram a chamá-los de seguro “popular”, porém não se enquadram nas definições da Susep.

MODALIDADES

No caso do transporte rodoviário de cargas, o seguro abrange duas categorias: a de transportes propriamente dita, contratada pelo vendedor ou pelo comprador da carga, e a de responsabilidade civil, adquirida pelo transportador.

A primeira se divide em transportes nacionais (mercado interno) e transportes internacionais (exportação e importação). A segunda categoria, de responsabilidade civil, por sua vez, possui vários tipos de seguros que garantem ao transportador o reembolso de indenizações que ele seja obrigado a pagar para reparar danos à carga que transportava.

Tanto em transportes nacionais como em internacionais, o seguro cobre prejuízos causados a bens e mercadorias em viagens sobre a água, vias terrestres (rodo-

viárias e ferroviárias) e aéreas, ou ainda em percursos que utilizam mais de um meio de transporte, chamado multimodal. Na prática, as mercadorias transportadas por quaisquer canais devem ter dois seguros: de transporte, com contratação facultativa por parte do dono da carga para garantir os bens, e de responsabilidade civil, de contratação obrigatória pelo transportador para se comprometer com o recebimento e a entrega da carga.

Os seguros de transportes e de responsabilidade civil são distintos, com contratos diferenciados. A responsabilidade de cada um dos envolvidos – dono das mercadorias e transportador – é diferente, não se confundindo a propriedade dos bens com o compromisso da operação de transporte dos mesmos. A responsabilidade pela contratação do seguro de transportes está direta-

Causa	Tipo de cobertura		
	C	B	A
Incêndio, raio ou explosão	C	B	A
Encalhe, naufrágio ou soçobramento do navio ou embarcação	C	B	A
Capotagem, colisão, tombamento ou descarrilamento de veículo terrestre	C	B	A
Abalroamento, colisão ou contato do navio ou embarcação com qualquer objeto externo que não seja água	C	B	A
Colisão, queda e/ou aterrissagem forçada da aeronave, devidamente comprovada	C	B	A
Descarga da carga em porto de arribada	C	B	A
Carga lançada ao mar	C	B	A
Perda total de qualquer volume durante as operações de carga e descarga do navio	C	B	A
Perda total decorrente de fortuna do mar e/ou de arrebatamento pelo mar	C	B	A
Inundação, transbordamento de cursos d'água, represas, lagos ou lagoas durante a viagem terrestre		B	A
Desmoronamento ou queda de pedras, terras, obras de arte de qualquer natureza ou outros objetos durante a viagem terrestre		B	A
Terremoto ou erupção vulcânica		B	A
Entrada de água do mar, lago ou rio, na embarcação ou no navio, veículo, "container", furgão ("liftvan") ou local de armazenagem		B	A
Quaisquer causas externas, exceto as previstas na cláusula de prejuízos não indenizáveis			A

Fonte: site <http://fretecomlucro.com/>

mente ligada ao tipo de contrato de compra e venda que foi firmado, ou seja, deve estar previsto quem deve fazer a contratação do seguro e a partir de que momento.

De acordo com o Decreto 61.867/1967, que regulamenta os seguros obrigatórios no Brasil, tanto o proprietário da carga quanto o transportador devem contratar seguro para a operação de transporte. O seguro do dono da carga é de bens, destinado a garantir determinado patrimônio físico durante seu transporte, podendo este ser terrestre, aéreo ou sobre a água (marítimo, fluvial e lacustre). Dependendo do percurso, uma única apólice pode admitir as três formas de transporte (multimodal). O seguro de responsabilidade da operação de transporte, por sua vez, avaliza os bens transportados desde o momento do embarque da carga no veículo transportador até o desembarque, isto é, quando as mercadorias são descarregadas do veículo no destino final. As operações de carregar e descarregar as mercadorias, em todos os meios de transporte, também precisam de cobertura adicional.

Segundo a Susep, "uma vez entregue pelo segurado toda a documentação exigível, que deve constar das condições da apólice, a seguradora efetuará o pagamento da indenização no prazo máximo de 30 dias. No caso de solicitação de outros documentos além dos considerados básicos para a liquidação de sinistros, esse prazo será suspenso e terá sua contagem reiniciada a partir do dia útil subsequente àquele em que forem completamente atendidas as exigências".

Para a assistente administrativo da Patrus Seguros Juliana Nogueira, a transparência no relacionamento entre transportadores e seguradoras é o melhor caminho para se evitarem conflitos de interesse nas operações. "Os principais fatores que levam as seguradoras a não fazerem ou a não renovarem seguro de transportadores são o índice de sinistralidade – colisões e roubos –, os tipos de carga transportada e a ausência de rastreador e de manutenções preventivas", informou.

PROTEGER TAMBÉM A VIDA

Apesar de ser mais comum entre caminhoneiros autônomos a realização de apenas seguro do veículo, algumas seguradoras oferecem opções adicionais, que cobrem acidentes pessoais, como morte e invalidez. Estimativas mostram que aproximadamente 10% dos clientes optam por essa cobertura, embora ela represente um aumento de cerca de 1% no valor.

Outra opção do autônomo seria fazer um seguro de vida comum, de pessoa física, independente do veículo.

OTIMIZAÇÃO

O consultor no ramo de transportes Ed Trevisan apresenta ações que o empresário pode praticar com o objetivo de otimizar o valor do seguro. A primeira delas é estimar as regiões onde realiza entregas. Se fizer em novas, talvez tenha uma oportunidade de rever sua apólice e baixar a taxa. Se, estatisticamente, nessas novas localidades, ocorrem menos acidentes ou roubos de carga, ele



São Paulo
(11) 2632-4800

Matriz - Sede Própria
Rua Matias Ferrão 33
Vila Maria



AMPLO ESTOQUE DE PEÇAS PARA IVECO - FIAT DUCATO E RENAULT MASTER

✓ Cavallino

✓ Tector

✓ Renault Master

✓ Stralis

✓ Eurotech

✓ Eurocargo

✓ Daily

✓ Eurotrakker

✓ Ducato

✓ Cursor

✓ Trakker

✓ Vertis

Filiais

Ribeirão Preto | (16) 3968-4700 | Filial I | Av. Antônio Alves Passig - 307, Jardim Palmares

S. José do Rio Preto | (17) 3201-4800 | Filial II | Av. Floriano A. Cabrera-1.211, Cidade Jardim

Uberlândia | (34) 3230-6800 | Filial III | Av. Paulo R.C.Santos - 1693, Marta Helena

Curitiba | (41) 3049-6688 | Filial IV | Rodovia BR 116 - 17.511, Xaxim

Contagem | (31) 3329-3750 | Filial V | Av. General David Sarnoff - 1.426, Cidade Industrial

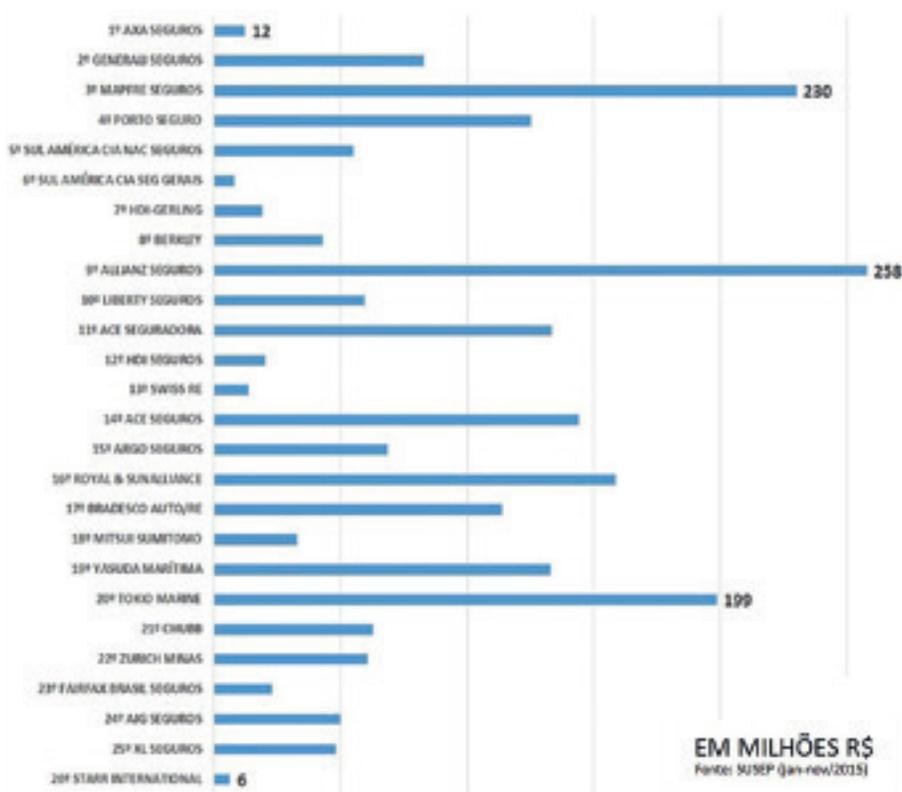
Várzea Grande - MT | (65) 3681-5600 | Filial VI | Rod. dos Imigrantes, km 19 - Box I | Capão Grande

também poderá pleitear uma redução, pois o risco da seguradora diminuirá.

A avaliação do tipo de mercadorias transportadas também é uma sugestão do consultor, visto que existem as mais visadas. Pelo estudo da NTC, constata-se que, entre os produtos mais pretendidos para roubo no Brasil, estão alimentícios, eletroeletrônicos, farmacêuticos, metalúrgicos, químicos, têxteis, além de confecções, autopeças, combustíveis e cigarros.

O gerenciamento de riscos como uma forma de prevenção é outro caminho. Segundo o especialista, cerca de 90% dos eventos que acontecem com os transportadores são queda de mercadoria, molhadura, extravio de carga, colisão, tombamento e avarias. E o gerenciamento pode contribuir para minimizar tais ocorrências: além de evitar o pior, o segurado ganha créditos ano a ano com as seguradoras, o que também ajuda a baixar o valor do prêmio do seguro.

O custo coberto pela apólice é também ponto de atenção. O corretor vai perguntar qual é o valor médio das cargas transporta-



ATENÇÃO NA APÓLICE!

Antes de mais nada, o motorista deve procurar uma seguradora registrada na Superintendência de Seguros Privados (Susep) a fim de não se arriscar. A entidade disponibiliza dentro do site www.susep.gov.br um espaço para a consulta do nome da sociedade seguradora, onde é possível confirmar se ela está atuando de forma legal.

Se já tem seguro, atenção para detalhes que podem fazer com que a seguradora se recuse a pagar a indenização:

Desastres naturais – Praticamente todas as seguradoras cobrem danos por queda de árvores nos automóveis, assim como granizo, enchentes, entre outros motivos. No entanto, há casos em que a empresa contratada pode se recusar a pagar. Ao forçar uma passagem por rua alagada ou colocar o veículo em situação de risco, se ficar provado que isso ocorreu, dificilmente haverá indenização.

Roubo na porta de casa – Se tem garagem, mas seu carro – estacionado na porta – foi arrombado ou roubado. No caso de uma parada eventual (almoçar, pegar ou

deixar alguém, buscar documentos, entre outras situações), devidamente provada, a seguradora paga o prejuízo. Se o carro costuma ficar na rua por muito tempo, ela vai se recusar.

Mudança de domicílio – Em seu contrato de seguro, você declara morar em um bairro com baixo índice de furtos e roubos. Mas, se mudar para um endereço onde o índice é elevado, precisa avisar a seguradora, pois caso ocorra um sinistro, a empresa não irá indenizá-lo por esse detalhe. Anualmente, as empresas pedem que seus clientes atualizem seus dados.

Emprestei e ele bateu – Caso seja uma eventualidade e o condutor possua Carteira Nacional de Habilitação (CNH) e não tenha ingerido substâncias alcoólicas, a seguradora paga o prejuízo. Mas, se ficar provado que o amigo roda frequentemente com seu carro e não está na lista de pessoas que usam o veículo, de posse da seguradora, ela não pagará os danos. A solução é incluir a pessoa antes que algo ruim possa acontecer.

Casado apenas para a seguradora – De-

clarar ser casado sem nunca ter dito "sim" no altar também é outro argumento que as empresas vão usar para não pagar a indenização. Isso ocorre porque pessoas casadas têm desconto na franquia, pois acredita-se que elas se expõem menos ao perigo em relação aos solteiros. O mesmo vale para quem tem uma união estável não registrada, seja entre casais heterossexuais, seja entre homossexuais.

Bebeu? Caso um acidente seja suspeito, a seguradora terá de pagar a indenização se não conseguir provar que o cliente estava alcoolizado ao volante. Se a empresa afirmar que ele estava embriagado – recusando-se a pagar – sem ter provas aceitáveis, poderá ser processada pelo segurado por danos materiais.

Recusa para ganhar tempo – Algumas seguradoras podem se recusar a pagar em casos que julgarem suspeitos, embora sejam passíveis de indenização. Nessa situação, insista pelo pagamento, pois algumas empresas ameaçam não pagar para ganhar tempo em investigações.

SEGUROS DE RESPONSABILIDADE CIVIL DO TRANSPORTE DE CARGA

OBRIGATÓRIOS:

RCTR-C: Seguro de Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário de Cargas

Garante ao transportador rodoviário o reembolso de indenizações que ele for obrigado a pagar por prejuízos causados às mercadorias transportadas sob sua responsabilidade caso ocorra acidente rodoviário durante o transporte, como colisão, capotagem, abalroamento, tombamento, incêndio ou explosão. A cobertura é dada em todo o território nacional mediante a apresentação do conhecimento de transporte rodoviário, da nota de embarque ou de outro documento que comprove a contratação do seguro.

RCTA-C: Responsabilidade Civil do Transportador Aéreo de Cargas

Garante ao transportador aéreo o reembolso de indenizações que ele for obrigado a pagar por perdas e danos sofridos pelos bens ou pelas mercadorias de propriedade de terceiros durante o transporte. A cobertura desse seguro está relacionada a acidentes aéreos que venham a danificar a carga.

RCA-C: Responsabilidade Civil do Armador – Cargas

O transportador aquaviário tem a garantia de reembolso de indenizações que ele for obrigado a pagar por prejuízos causados às cargas sob sua responsabilidade. É o seguro obrigatoriamente contratado por transportadores marítimos, fluviais e lacustres, possuindo coberturas amplas e restritas. Pode ser contratado tanto para viagens nacionais quanto para internacionais.

RCTR-VI: Seguro Responsabilidade Civil do Transportador em Viagem Internacional (Danos à Carga Transportada)

A circulação dos meios de transporte no Mercosul (Brasil, Argentina, Paraguai e Uruguai) tem a cobertura da carga transportada nesses países, a qual assegura o contratante por perdas ou danos sofridos pelos bens ou pelas mercadorias de propriedade de terceiros que são transportados, da origem do trajeto ao destino final, desde que causados por colisão, capotagem, abalroamento, tombamento, incêndio ou explosão do veículo transportador.

FACULTATIVO:

RCF-DC: Responsabilidade Civil Facultativa do Transportador Rodoviário por Desaparecimento de Carga

A contratação deste seguro protege o transportador do risco contra roubo de cargas. A cobertura abrange roubo por ameaça grave ou violência e também o chamado desaparecimento de carga (quando o veículo transportador é levado pelos bandidos). A complexidade do seguro de transportes decorre da grande variedade de cargas, dos tipos de transporte e de cobertura (completa, parcial etc.), da mercadoria, da embalagem, da perecibilidade, do destino, do período coberto, da frequência de ocorrências e dos valores indenizados. Quanto menores forem estes e também a frequência, menor será a taxa de seguro.

das. Se algumas estão avaliadas em cerca de R\$ 100 mil, mas, eventualmente, há o transporte de cargas mais caras, que custam até R\$ 500 mil, não se deve fazer o seguro considerando este último valor, pois isso aumentará bastante o valor do prêmio. O ideal é a pessoa segurar em R\$ 100 mil e, quando transportar valores maiores, informar ao corretor e pagar a diferença.

O consultor esclarece que, em toda contratação de seguro de transportes, o cliente tem direito a uma cobertura básica e pagará por adicionais. Existem vários de tipos, e, por isso, é importante entender a real necessidade de cada um deles e escolher o que melhor se encaixa no perfil do contratante.

Em toda renovação de seguro, devem-se avaliar as alternativas no mercado para se conseguir o melhor preço. Sem dúvida, a seguradora precisa ser confiável também, mas, em tempos de crise, é preciso buscar o melhor preço. A imagem abaixo mostra a ordem delas, em que a primeira é a que mais se dedica ao transportador em relação ao embarcador, e assim por diante. ➔



Sindicato das Empresas de Transportes
de Carga do Estado de Minas Gerais

SEJA UM ASSOCIADO SETCEMG E GARANTA DIVERSOS BENEFÍCIOS.

- ▶ Posto credenciado da ANTT para efetuar a inscrição e recadastramento no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas (RNTRC);
- ▶ Treinamentos focados na profissionalização do setor;
- ▶ Assessoria Jurídica em tempo integral nas áreas trabalhista, tributária, cível e ambiental;
- ▶ Assessoria de Segurança Logística em contato direto com as polícias;
- ▶ Grupos Técnicos de Trabalho (GT's) antecipando e solucionando dificuldades em conjunto;
- ▶ Encontros de empresários em um ambiente de negócios;
- ▶ Informações sobre o setor em tempo real por meio de circulares e newsletter.

O SETCEMG AINDA MAIS PERTO DE VOCÊ.

Entre em contato com o Setor Comercial, nosso canal direto de relacionamento com o associado.

comercial@setcemg.org.br

Av. Antônio Abrahão Caram, 728
São José ▶ Pampulha
Belo Horizonte ▶ MG

(31) 3490-0330

www.setcemg.org.br





MODULAÇÃO HORMONAL BIOIDÊNTICA

Você envelhece porque seus hormônios decaem ou seus hormônios decaem por causa do envelhecimento? Envelhecer é inevitável, mas ter uma longevidade saudável é uma opção de vida. A consulta médica baseada na Modulação Hormonal é a verdadeira medicina preventiva, cujo foco é o diagnóstico precoce.

Hormônios são substâncias fundamentais para o metabolismo desde a maturação fetal até o envelhecimento avançado. E, ao longo de nossas vidas, os valores hormonais vão decaindo de forma contínua e sistemática. Essa queda pode ainda ser agravada por estresse, alimentação inadequada, sedentarismo e tabagismo.

É preciso desmistificar a reposição hormonal. Excesso de hormônios, conhecido como “bomba”, tem efeitos deletérios comprovados para o organismo, sendo que a maioria deles é utilizada de modo indiscriminado e sem o acompanhamento médico necessário. Quando falamos em modular hormônios, queremos dizer repô-los até os seus níveis ótimos, mas os mantendo no limite fisiológico. Utilizamos hormônios bioidênticos, os quais possuem exatamente a mesma estrutura molecular dos produzidos pelo nosso corpo.

No Brasil, esses hormônios vêm sendo empregados na prática clínica, há aproximadamente 18 anos, por médicos que obedecem a regras em suas prescrições, que fazem uma necessária análi-

se de exames laboratoriais antes de os prescreverem e que respeitam limites e critérios de inclusão e exclusão.

Quase 30 anos de publicações e estudos científicos e, sobretudo, o uso clínico sistemático em escala mundial têm demonstrado que a Modulação Hormonal Bioidêntica não só é mais segura e clinicamente superior, como não está associada aos claros, mensurados, comprovados e sérios riscos da reposição hormonal sintética.

O público-alvo desse novo conceito de medicina são pacientes saudáveis que querem otimizar a saúde, e pacientes com diagnóstico de doenças que desejam não só remediar seus sintomas, como também tratar a verdadeira causa de suas patologias. O corpo humano é dividido, didaticamente, em sete pausas hormonais, e a meta da Modulação Hormonal é a detecção precoce dessas pausas e de sua correção.

Você quer manter sua saúde em níveis normais ou em níveis ótimos? O objetivo da Modulação Hormonal Bioidêntica é que seus valores laboratoriais e suas referências sejam as melhores possíveis, que você não esteja somente “saudável”, mas com plena disposição durante o dia, com memória e concentração excelentes, com sono tranquilo e reparador e com o nível de estresse controlado — essa é a definição de uma ótima saúde. 📌

*Médica coordenadora do Núcleo de Nutrologia Yaga – CRM 49599 – jackelyne@yaga.com.br

SUA EMPRESA CONTRATA MOTORISTAS?

A nova lei dos caminhoneiros **exige exames toxicológicos** na admissão e desligamento de **motoristas CLT** para as **categorias C,D e E.**



Exames toxicológicos segundo a Lei 13.103

Atendemos a todos os requisitos da Portaria 116 do Ministério do Trabalho
Saiba mais em nosso site ou pelo ligue para 3003-5411 (Direto - sem DDD)

PSYCHEMEDICS
EXAMES TOXICOLÓGICOS

Psychemedics Brasil
Praça Dom José Gaspar, 134 - Conj.34 Centro - São Paulo - SP CEP 01047-912
Ligue: 3003-5411 ramal 1220 (Sem DDD para todo o Brasil)
www.exametoxicologico.com.br/pav

Uber da pesada

Empresas implementam solução para conectar demandas de frete e profissionais do setor por meio de aplicativo utilizado em transporte de passageiros

Prometendo uma solução na ponta dos dedos para o transporte de cargas rodoviárias no Brasil, a CargoX chegou ao mercado nacional há cerca de quatro meses e já soma mais de 100 mil caminhoneiros autônomos cadastrados. A expectativa para este primeiro ano de operação é de um faturamento da ordem de R\$ 48 milhões. Por meio de um aplicativo – apelidado de “Uber dos caminhões” –, a empresa propõe a otimização do setor, mirando a frota ociosa do país e a redução do custo do frete, um dos maiores desafios dessa área.

A ferramenta conecta usuários e caminhoneiros, e permite a negociação em tempo real do transporte de cargas fechadas acima de seis toneladas para todas as regiões do país. A proposta é aproveitar todas as viagens feitas pelos motoristas cadastrados, de maneira que eles não precisem retornar ao local de origem com os veículos vazios, eliminando uma deficiência do setor.

Estimativas dão conta de que existem, atualmente, 350 mil caminhões além do necessário em circulação nas estradas brasileiras. E são esses os alvos da companhia, que tem na direção um dos três fundadores do Uber – razão do apelido dado à plataforma –, o mexicano Oscar Salazar. “Dessa forma, conseguimos um melhor aproveitamento dos espaços e viagens vazias para oferecer aos embarcadores que precisam transportar seus produtos”, propõe a empresa, destacando seu diferencial em relação a outros aplicativos de integração entre clientes e transportadores lançados anteriormente.



“Os aplicativos já estão sendo muito utilizados. Quem contrata (o transporte) atinge uma grande base, uma grande quantidade de caminhoneiros, o que facilita”.

Sérgio Pedrosa,
presidente do Sindicato das Empresas de Transportes de Carga do Estado de Minas Gerais (Setcemg)

EXPECTATIVA

Para a empresa garantir flexibilidade, capilaridade, informação integrada e redução de custos – soluções prometidas pelo serviço –, os funcionários passam por treinamentos para aprender sobre a CargoX, a indústria de transporte e a tecnologia empregada no app.

Na carteira de clientes estão representantes dos setores de construção civil, alimentício, têxtil, *commodities* (soja, milho, açúcar, sal), autopeças e automotivo,

máquinas e motores, embalagem, bebidas, papel e celulose, brinquedos, eletrônicos, informática e cosméticos.

Para o diretor do Sindicato das Empresas de Transportes de Cargas do Centro-Oeste Mineiro (Setcom), Antônio Mizael, embora ainda não tenha sido possível analisar o impacto da tecnologia proposta pela CargoX no setor, a agilidade no encontro de oferta e demanda tende a ser positiva. “O mercado, em geral, está mudando. Isso é uma coisa inexorável. Hoje, utiliza-se mui-

“O mercado, em geral, está mudando. Isso é uma coisa inexorável. Hoje, utiliza-se muita tecnologia, e o modo convencional de transportar cargas está se exaurindo. Esse ramo tem o agravante de ser muito atrasado. Acredito que esteja uns dez anos atrás de outros setores. Então, qualquer coisa que vem impacta muito, e acho que é isso que vai acontecer”, avalia. Segundo Mizael, é preciso dar tempo para que o aplicativo mostre a que veio. “A discussão está na mesa agora. Há quase 40 anos no transporte, nunca vi uma crise como essa. Acho que (a ferramenta) vai ser uma revolução e, lá na frente, será positiva”.

Antônio Mizael, diretor do Sindicato das Empresas de Transportes de Cargas do Centro-Oeste Mineiro (Setcom)



ta tecnologia, e o modo convencional de transportar cargas está se exaurindo. Esse ramo tem o agravante de ser muito atrasado. Acredito que esteja uns dez anos atrás de outros setores. Então, qualquer coisa que vem impacta muito, e acho que é isso que vai acontecer”, avalia. Segundo Mizael, é preciso dar tempo para que o aplicativo mostre a que veio. “A discussão está na mesa agora. Há quase 40 anos no transporte, nunca vi uma crise como essa. Acho que (a ferramenta) vai ser uma revolução e, lá na frente, será positiva”.

De acordo com o presidente do Sindicato das Empresas de Transportes de Carga do Estado de Minas Gerais (Setcemg), Sérgio Pedrosa, as plataformas criadas para que contratantes e caminhoneiros se encontrem não são novidade mais. “Os aplicativos já estão sendo muito utilizados. Quem contrata (o transporte) atinge uma grande base, uma grande quantidade de caminhoneiros, o que facilita”, diz.

CRESCIMENTO

A CargoX, no entanto, parece ter uma proposta mais agressiva e mostra que pretende ser muito mais do que apenas outra ferramenta disponível no mercado. Com investimentos superiores a R\$ 100 milhões previstos para serem injetados até 2017, a empresa está contratando profissionais para atuarem em São Paulo e ajudarem na expansão do negócio.

Cento e vinte vagas nas áreas de ven-



“Uma coisa é falarmos do Uber competindo com os táxis, porque sabemos que existia defasagem no atendimento. Nesse caso, o aplicativo veio e melhorou. Mas, no transporte, acho que outras questões precisam ser debatidas e analisadas”.

**Rogério Batista do Carmo,
presidente da Associação
de Prevenção de Acidentes
e de Assistência
aos Amigos e Cooperados
da Coopercemg (Apacoop)**

das, operacional, marketing e administrativa estão abertas, sobretudo para candidatos de 22 a 30 anos. Os currículos podem ser enviados até 15 de agosto, para o e-mail recrutamento@cargox.com.br, com a informação da área pretendida no assunto da mensagem.

Mas, se, por um lado, a CargoX avança em alta velocidade, por outro, ainda deixa dúvidas em relação ao funcionamento do aplicativo no transporte rodoviário brasileiro. O presidente da Associação de Prevenção de Acidentes e de Assistência aos Amigos e Cooperados da Coopercemg (Apacoop), Rogério Batista do Carmo, prefere ter cautela antes de se entusiasmar com a ferramenta. “Uma coisa é falarmos do Uber competindo com os táxis, porque sabemos que existia defasagem no atendimento. Nesse caso, o aplicativo veio e melhorou. Mas, no transporte, acho que outras questões precisam ser debatidas e analisadas”. 🗣️



Suécia inaugura primeira rodovia elétrica do mundo

Trecho de 2 km é restrito ao transporte de cargas pesadas. Por dois anos, serão realizados testes com caminhões híbridos.

Imagine rodar de norte a sul do país sem precisar parar para abastecer, sem colocar nem uma gota de combustível no veículo. Isso já é possível na Suécia, onde enormes postes de energia foram instalados ao longo de uma rodovia para levar caminhões de carga ao seu destino. O país europeu com cerca de 9 milhões de habitantes e uma grande preocupação ambiental inaugurou, no fim de junho, a primeira rodovia elétrica do mundo, voltada para transportes de cargas pesadas. O investimento faz parte da meta da nação

de tornar toda a sua frota de veículos livre de combustíveis fósseis até 2030.

O sistema vai funcionar em um trecho de 2 km da rodovia E16, na cidade de Gävle, ao norte da capital, Estocolmo, nos próximos dois anos, quando ocorrerão os testes. Parte da rodovia foi equipada com a tecnologia eHighway, da multinacional Siemens. Ela é considerada menos poluente e mais eficiente no consumo de energia. Os caminhões híbridos, que funcionam com

Dois quilômetros da rodovia foram equipados com a tecnologia eHighway, de transmissão de energia



No sistema, o condutor pode sair das linhas de transmissão e voltar quando quiser para fazer uma ultrapassagem, por exemplo

eletricidade e diesel, foram fornecidos pela Scania e adaptados para os testes. Após os dois anos do projeto-piloto, ambas as empresas e o governo da Suécia irão avaliar se o produto estará apto para uso comercial por longo prazo.

Visualmente, o sistema se parece com o antigo trólebus, com hastes ligadas a cabos superiores de energia elétrica. Segundo informações divulgadas pela Siemens, o caminhão recebe energia elétrica por um coletor de energia combinado ao sistema de acionamento híbrido do caminhão, montado na parte superior da cabine. O veículo pode trafegar pelas rodovias normais e, quando entra no trecho elétrico, ele é conectado, automaticamente, por meio de pantógrafos, à linha elétrica aérea. A velocidade é de até 90 km/h, e a faixa elétrica fica à direita da rodovia.

Dentro do trecho, os caminhões que forem equipados com o sistema serão alimentados pela fiação das chamadas catenárias aéreas, que fazem a distribuição elétrica ao longo do percurso. O pantógrafo é

desconectado do caminhão assim que este deixa a pista elétrica. Então, o veículo passa a ser alimentado pelo motor comum e pelo combustível. O mesmo ocorre se o motorista quer fazer uma ultrapassagem enquanto está na faixa elétrica.

Em entrevista no lançamento da rodovia, o diretor da Scania no país, Claes Erixon, disse que a estrada elétrica é um marco importante para o transporte livre de combustíveis fósseis. "A Scania está comprometida com o sucesso do projeto e empenhada em soluções de transportes sustentáveis", afirmou. Ao todo, o investimento foi de 8,18 milhões de euros, sendo 5,1 milhões através de parceria público-privada (PPP).

Segundo o engenheiro chefe da Divisão de Mobilidade da Siemens, Roland Edel, há também um ganho na qualidade do ar, já que se obtém uma redução significativa da emissão de poluentes. "O sistema tem o dobro de eficiência dos motores de combustão interna convencionais. A inovação alimenta caminhões com energia a partir de uma catenária. Isso significa que não é



(54) 3229-1228 / Caxias do Sul

só o consumo de energia cortado pela metade, mas a poluição do ar local também é reduzida", salientou.

O transporte representa mais de um terço das emissões de CO2 na Suécia, sendo que quase metade desse transporte é de mercadorias. Vendo o crescimento do setor no país, impulsionando também a capacidade ferroviária, o governo da Suécia se comprometeu a instituir um sistema de carga independente de combustíveis fósseis dentro de 14 anos. "De longe, a maioria das mercadorias transportadas na Suécia vai para a estrada, mas apenas uma parte limitada dos bens pode ser movida para outros tipos de tráfego. É por isso que devemos libertar os caminhões de sua dependência dos combustíveis fósseis, de modo que eles possam ser de uso no futuro. As estradas elétricas oferecem essa possibilidade e são um excelente complemento para o sistema de transporte", avaliou o estrategista-chefe da Administração dos Transportes sueco, Anders Berndtsson, no lançamento da eHighway, conforme divulgado pela assessoria da Siemens.

PROJETOS SEMELHANTES

A Siemens, desta vez em parceria com a Volvo, está desenvolvendo um projeto de demonstração de rodovia elétrica na Califórnia, nos Estados Unidos, país de maior consumo de combustíveis fósseis no mundo. Os testes estão previstos para serem realizados em 2017, e o trecho fica nas proximidades dos portos de Los Angeles e Long Beach.

Na Europa, a Inglaterra lançou em 2011 sua primeira autoestrada com postos de abastecimento para carros elétricos, também com foco em investimentos de mobilidade sustentável. O projeto liga Portugal à Espanha e conta com oito postos de recarga. 📍



DNIT religa controladores de velocidade

Mais de 400 aparelhos voltaram a funcionar em rodovias federais. Objetivo é evitar que fiscalização se interrompa até a implementação de uma solução definitiva.

O ministro dos Transportes, Portos e Aviação Civil, Maurício Quintella, solicitou que a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit) apresentassem uma solução para viabilizar o funcionamento de radares nos trechos das rodovias concedidas. A determinação foi religar os 414 equipamentos nesses trechos, evitando-se, assim, a interrupção da fiscalização até que a solução definitiva fosse encontrada.

Segundo o diretor de Infraestrutura Rodoviária do Dnit, Luiz Antônio Ehret Garcia, a retomada do monitoramento das 838 faixas foi imediata. "É importante lembrar que o departamento tem processo de licitação definido para a contratação de nova etapa do Plano Nacional de Controle Eletrônico de Velocidade (PNCV), garantindo o monitoramento de 7.947 faixas de trânsito para os próximos cinco anos". Os contratos da atual fase do programa têm validade até dezembro de 2016. A nova etapa vai



Ano	Quantidade de atropelamentos	Varição
2010	3.714	-
2011	3.589	-3,4%
2012	3.287	-8,4%
2013	3.097	-5,8%
2014	2.891	-6,7%
2015	2.578	-10,8%
Total	19.156	-30,6%

Fonte: Coordenação Geral de Operações Rodoviárias do Dnit



O diretor de Infraestrutura Rodoviária do Dnit, Luiz Antônio Ehret Garcia

nárias de rodovias, sob regulamentação da ANTT. São trechos de rodovias federais situadas em sete Estados e no Distrito Federal, que fazem parte de seis lotes contratados.

RODOVIAS CONCEDIDAS

Todo o serviço que as concessionárias fazem, desde restauração, ampliação, manutenção e melhorias, além de monitoramento, passa a ser definido pelos contratos regulamentados pela ANTT. Isso ocorre desde as primeiras concessões rodoviárias, no fim dos anos 1990.

As últimas concessões foram efetuadas pelo Ministério dos Transportes, quando o serviço do PNCV estava em pleno funcionamento. Como a agência não é autoridade de trânsito para emitir e gerenciar multas, o Dnit mantinha o serviço buscando evitar a interrupção do monitoramento das 838 faixas localizadas nas rodovias concedidas.

CRITÉRIOS

Toda rodovia tem o limite de velocidade definido por estudos de trânsito, o que é feito dentro dos parâmetros de segurança viária. Os limites impostos são estabelecidos pelo Código Brasileiro de Trânsito, e as multas são indicadas para as infrações com caráter educativo. A pontuação na carteira dos infratores, assim como os valores das multas, é definida pelo Conselho Nacional de Trânsito (Contran), bem como todas as normas que regem a fiscalização nas rodovias brasileiras. 📍

Ano	Quantidade de acidentes com vítimas fatais	Variação
2010	7.083	-
2011	7.158	-1,1%
2012	7.003	-2,2%
2013	6.886	-1,7%
2014	6.742	-2,1%
2015	5.607	-16,8%
Total	40.479	-20,8%

Fonte: Coordenação Geral de Operações Rodoviárias do Dnit

ção do total de acidentes com mortes. De 2010 até 2015, as ocorrências fatais diminuíram em 20,8%.

O COMEÇO

A partir de uma licitação realizada em 2009, o Dnit contratou o serviço de fiscalização eletrônica para toda a malha rodoviária sob sua responsabilidade. O plano garantiu o monitoramento do excesso de velocidade por meio de 3.467 equipamentos de três tipos: radares fixos (nas áreas rurais); controladores de avanço de sinal vermelho; e lombada eletrônica para aumentar a segurança em travessias urbanas das vias federais.

Os equipamentos visam garantir o monitoramento e aumentar a segurança em 6.469 faixas de trânsito. O serviço licitado pelo departamento é o da fiscalização de faixas ao mês. As empresas contratadas são proprietárias dos itens que fotografam as infrações e enviam os registros automaticamente para o Dnit. Eles são validados ou não por agentes públicos na central da autarquia, em Brasília, após consulta nos cadastros de infratores mantido pelo Departamento Nacional de Trânsito (Denatran). Quando a imagem é validada, uma notificação de infração é enviada ao motorista com as informações obtidas no sistema.

São investidos em média R\$ 4.000 por faixa fiscalizada ao mês para o monitoramento. O valor varia de acordo com o tipo de equipamento e a oferta definida na licitação pelas empresas vencedoras dos 12 lotes em que foi dividido o PNCV. Do total de 3.467 equipamentos, 414 estão localizados em trechos concedidos nos últimos anos. Ou seja, de 6.469 faixas fiscalizadas contratadas pelo Dnit, 838 faixas estão em trechos que passaram para a responsabilidade das concessio-

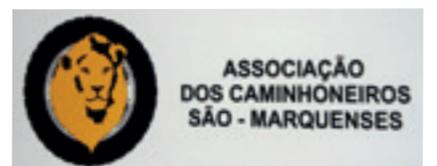
manter o monitoramento sem qualquer interrupção.

Considerando os limites orçamentários, o Dnit precisou pedir que os 414 equipamentos (que fiscalizam 838 faixas) mantidos nos trechos concedidos fossem desligados e o fez de maio a junho de 2016, até que houvesse garantia de nova suplementação orçamentária para manter a fiscalização eletrônica também nos trechos concedidos até o fim do ano.

MENOS ACIDENTES

Conforme dados divulgados pela Coordenação Geral de Operações Rodoviárias do Dnit, a redução de acidentes nas rodovias foi o principal benefício que o plano trouxe aos cidadãos brasileiros. Comparando-se os registros da Polícia Rodoviária Federal de 2010 a 2015, constata-se a redução do total de acidentes nas vias federais sob jurisdição do Dnit em 30,6%.

Nesse mesmo período, verificou-se que o projeto também contribuiu para a redu-



Retrato dos caminhoneiros

Confederação Nacional do Transporte (CNT) divulga pesquisa sobre vida e trabalho de profissionais do setor de transporte rodoviário de cargas

A Confederação Nacional do Transporte entrevistou 1.066 caminhoneiros (autônomos e empregados de frota) entre 4 e 14 de novembro de 2015 e, a partir dessa abordagem, traçou um perfil dos caminhoneiros brasileiros. A revista **Entrevias** conversou com o diretor executivo da CNT, Bruno Batista, para saber quais são os pontos mais importantes que a análise revelou.

Entrevias: Qual o principal objetivo da pesquisa?

Bruno Batista: Para auxiliar o trabalho na solução dos problemas dos caminhoneiros do Brasil, e estamos falando de um número muito grande de profissionais, é preciso entender de um pouco qual é o seu perfil. O objetivo dessa pesquisa foi fazer uma atualização dos dados. A confederação faz isso há bastante tempo, e, periodicamente, revalidamos o estudo porque o perfil varia de acordo com as situações social e econômica do Brasil. A importância dessa pesquisa é conhecer qual é de fato hoje a realidade do caminhoneiro no país, e isso nos permite estabelecer formulações para que esse profissional possa ter melhores condições de trabalho e também para que ele informe os outros órgãos do governo de que tem alguma gerência sobre a atividade transportadora, de como é a realidade desse trabalhador — que é importante, já que ele é fundamental para a movimentação de produtos no país, e, muitas vezes, infelizmente, ele não aparece. Ou seja, o caminhoneiro possui uma baixa visibilidade, apesar de sua importância estrita dentro do sistema logístico nacional.

Entrevias: Quais os principais problemas que o profissional enfrenta?

BB: A questão da idade da frota, especificamente, é um problema sério no país. A CNT vem tentando trabalhar isso junto ao governo faz bastante tempo, mas é uma ação ainda árdua porque há outras prioridades. O problema da frota é o seguinte: os veículos têm um ciclo de vida muito longo. E eles vão sendo transferidos a partir das empresas que têm mais condições de fazer compras



de veículos novos. Com isso, os antigos vão para o comércio de segunda mão, chegando com uma idade mais antiga às mãos dos autônomos. Para se ter uma ideia, a média de idade dos veículos dos autônomos é de 17 anos, frota que é considerada bastante envelhecida, em contraste com a média de idade da boa, que é de 7 anos e meio. Então, esses caminhões mais velhos geram uma série de inconvenientes: poluem mais, consomem mais combustível, são mais sujeitos a quebra, não podem ser dados como garantia na compra de um veículo mais novo e acabam contribuindo, de certa forma, para a ineficiência logística do país.

Estamos falando do maior contingente de frota no Brasil, na ordem de 800 a 820 mil caminhoneiros autônomos. Nesse sentido, temos veículos antigos, com um contingente de profissionais tão grande, o que se torna ruim não somente para os caminhoneiros, mas também para o Brasil. E existe outro lado ainda mais perverso: alguns embarcadores desejam que as mercadorias sejam transportadas com certa garantia, por um caminhão que não vá quebrar durante o caminho. Então, ocorre uma seleção dentro do mercado, que acaba provocando uma exclusão desses trabalhadores. Eles não conseguem pegar vários trabalhos porque a frota é velha.

Entrevias: As condições das rodovias afetam o trabalho dos caminhoneiros?

BB: É preciso lembrar que as rodovias são o ambiente de trabalho dos caminhoneiros, e elas não evoluem muito em

termos de qualidade. Temos uma série histórica muito grande desenvolvida pela confederação de 19 edições, um histórico bastante amplo que mostra isto: a evolução das rodovias praticamente não acontece no Brasil. Nós passamos por um momento muito crítico há alguns anos, com o crescimento das frotas principalmente de veículos leves. Houve uma maior demanda pelas rodovias, que, por outro lado, não cresceram em termos de extensão. Também não foram construídas novas, e a condição qualitativa delas permanece estacionada. Isso resulta no número absurdo de acidentes, aumentando a quantidade de mortos a cada ano. Essas tragédias poderiam ser evitadas com rodovias mais modernas, mais seguras e que apresentassem uma condição melhor. Isso acaba criando uma grande insegurança nos caminhoneiros.

Entrevias: Como é avaliada a renda média do caminhoneiro?

BB: É uma renda líquida de quase R\$ 4.000, mas acontece o seguinte: existe uma variação muito grande desses valores ao longo do tempo. É importante lembrar que o caminhoneiro autônomo está sujeito à oferta de frete, e aí um dos resultados da pesquisa que mais chamaram nossa atenção é que quase 87% dos entrevistados acreditam que houve diminuição da demanda no ano passado. Desses 87%, 64% acham que o motivo foi a crise econômica. Se a demanda cresce, muitas vezes o empresário não aumenta a frota própria. Ele faz a contratação do autônomo para um aumento de demanda que pode ser mais pontual. Por outro lado, ele também pode estar exposto a um ciclo de queda de trabalho por um período significativo se essa receita bruta dele for insuficiente. Ele pode ficar períodos bastante longos sem pedir frete. Essa é uma profissão de que eles gostam. A gente consegue perceber que eles têm uma paixão muito grande pela atividade. Os caminhoneiros gostam de ter essa mobilidade, de conhecer novos locais, e eles reconhecem a importância da profissão. Mas, por outro lado, eles correm muitos riscos na questão de segurança, de desenvolverem acidentes porque as rodovias não têm boas condições, e isso tudo acaba sendo um contraponto para uma profissão tão importante para o país.



Entrevias: E a saúde do caminhoneiro?

BB: Uma das questões que prejudicam a saúde dos caminhoneiros é que eles não têm uma base fixa, diferentemente de quem trabalha num local dentro da área urbana, que possui uma rotina de trabalho, a qual permite à pessoa fazer um planejamento mais estável. Essa mobilidade acaba dificultando a rotina de prevenção de saúde. Tanto é que, na pesquisa, nós avaliamos isso, e 44,6% disseram procurar profissionais de saúde para fazerem algum tipo de prevenção. Esses profissionais acabam não esperando as doenças aparecerem para procurarem o médico.

Por outro lado, dentro do sistema CNT, existe uma atuação do Sesc/Senat que vem mitigar essa dificuldade, que é o atendimento em suas unidades espalhadas por todo o país. O caminhoneiro pode iniciar o tratamento em uma unidade e continuar em outra de qualquer Estado. A ficha médica dele fica online, e ele, então, pode começar o tratamento em Belo Horizonte e dar sequência em São Paulo, complementá-lo no Nordeste e finalizá-lo na região Norte. O sistema oferece esse tipo de facilidade até pelo fato de reconhecer a importância desse trabalhador. Porém, de alguma forma, o que se percebe é que a alimentação deles não é muito boa porque eles acabam tendo que comer algo preparado de modo não muito saudável pelas estradas afora. Eles têm uma atividade que faz com que sejam sedentários, pois ficam sentados durante muito tempo, além de não possuírem horário para fazerem atividade física. Existe uma dose de sacrifício físico e pessoal dentro da profissão.

Entrevias: Outras questões observadas na profissão?

BB: Em 2014, o governo fez um reajuste no valor do combustível, e diesel e gasolina ficaram com preços controlados por muito tempo. Em 2014/2015, houve um desafogamento disso, e o governo fez uma sequência de reajustes no valor do diesel. É importante lembrar que esse é unitariamente o insumo de maior contribuição dentro do custo da atividade. Como ele subiu muito nestes dois últimos anos, a pesquisa refletiu isso: os caminhoneiros reclamaram muito do custo do diesel, e, por outro lado, a gente passou por um período que permanece neste ano, paralelo a um ciclo de quase três anos de queda de demanda. Então, a economia arrefeceu, a movimentação caiu muito, e eles são o primeiro elemento a sentir isto: as empresas deixam de contratá-los, as próprias transportadoras param de fazer esse contrato de terceirização. Portanto, esses profissionais são os que, primeiramente, percebem a crise. Aí o valor do frete, muitas vezes, não cobre os próprios custos. Foi o relato de 40% dos entrevistados. Esse é um momento em que eles estão passando por extrema dificuldade, com o custo elevado de operação e de queda de demanda. A atividade está sofrendo bastante nesse momento. 📍



Mais um passo importante

Projeto de lei que legitima a atuação de associações em defesa do transporte é aprovado na Comissão de Finanças e Tributação

No dia 6 de julho, o parecer do deputado federal (PTB-BA) Benito Gama referente ao Projeto de Lei 4.844/2012 foi aprovado por unanimidade. A matéria permite aos transportadores de pessoas ou cargas organizarem-se em associação de direitos e obrigações recíprocas para criar fundo próprio. A votação ocorreu na Comissão de Finanças e Tributação (CFT) da Câmara dos Deputados, e o projeto seguirá para análise e votação na Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC) em decisão terminativa.

Para o deputado, que é relator do projeto de lei, a proposta é legítima e está expressamente prevista na legislação em relação às sociedades cooperativas. "Con-



"O projeto de lei caminha a passos largos para sua implementação. Orgulho-me de fazer parte da equipe que há anos busca legitimar a atuação das associações na garantia dos direitos de transportadores".

Geraldo Eugênio de Assis, diretor da Assis Publicações e membro da Fenacat



"Conseguimos garantir liberdade dessa amarra que existia e que limitava o caminhoneiro de cuidar do seu próprio negócio. Ele é um lutador, trabalhador individual que, através da possibilidade de criação do fundo de garantia, não terá de pagar valores absurdos cobrados pelas seguradoras. Foi um trabalho de debate intenso, em que conquistamos um resultado positivo".

Benito Gama, deputado federal (PTB-BA)



www.petrovila.com.br

Transporte e Revenda de Combustíveis

- > Distribuindo Qualidade
- > Atendendo com excelência
- > Ajudando o Brasil a rodar melhor.

Telefone: (31) 3045-1000 / 0800 0300 306



“O funcionamento dessas associações vem suprindo a necessidade do caminhoneiro autônomo, necessidade essa que as companhias seguradoras vêm se negando a atender, alegando pouco retorno financeiro”.

Diego Andrade,
deputado (PSD/MG)



“São anos de trabalho, de muito diálogo e de força de vontade de legitimar uma atividade que é vital para o setor de transportes. O segmento enfrenta adversidades suficientes para seus profissionais serem impedidos de atuar por meio da parceria e do profissionalismo”.

Luiz Carlos Neves,
presidente da Fenacat



ALINHAMENTO

A proposição é de autoria do ilustre deputado Diego Andrade (PSD/MG) e tem por objetivo incluir parágrafo no artigo 53 da Lei 10.406 2002 – Código Civil –, de maneira a explicitar a permissão para que os transportadores de pessoas ou cargas possam organizar-se em associação de direitos e obrigações recíprocas para criar fundo próprio, desde que os recursos desse fundo sejam destinados exclusivamente à prevenção e à reparação de danos ocasionados aos seus veículos por furto, acidente, incêndio, entre outros.

De acordo com o autor, as associações visam proteger o patrimônio dos associados (veículos) por meio do sistema de autogestão, de rateio dos custos e de ajuda mútua, de modo a enfrentar a crescente insegurança e os furtos e os roubos de veículos e cargas nas estradas brasileiras. “O funcionamento dessas associações vem suprindo a necessidade do caminhoneiro autônomo, necessidade essa que as companhias seguradoras vêm se negando a atender, alegando pouco retorno financeiro”, frisou o parlamentar em seu site.

Diego Andrade também ressaltou que está cada dia mais difícil assegurar caminhões, pois as empresas de seguro se recusam a proteger veículos com mais de 15 anos de uso, e que, quando o fazem, cobram valores impossíveis de serem pagos pelos motoristas autônomos. ➔

seguimos garantir liberdade dessa amarra que existia e que limitava o caminhoneiro de cuidar do seu próprio negócio. Ele é um lutador, trabalhador individual, que, através da possibilidade de criação do fundo de garantia, não terá de pagar valores absurdos cobrados pelas seguradoras. Foi um trabalho de debate intenso em que conquistamos um resultado positivo”, disse o deputado Benito Gama em seu site.

Ele ressalta que os recursos devem ser destinados exclusivamente à prevenção e à

reparação de danos ocasionados aos seus veículos por furto, acidente, incêndio, entre outros, conforme proposta apresentada. Segundo o relato, as sociedades cooperativas possuem, inclusive, permissão expressa em sua legislação para a criação de fundos facultativos, com destinação específica, por meio de suas assembleias gerais. A proposta possibilitará proteger, de forma eficiente e barata, os custos incorridos pelos transportadores de pessoas e de cargas na sua atividade.



Querosene, aguarráz, thinner e outros



**Qualidade Total
em Solventes**

www.petrovila.com.br

Telefone: (31) 3045-1001 / 0800 0300 306



TRADIÇÃO E GRATIDÃO

Em sua 13ª edição, a Festa de São Cristóvão, promovida pelo Sindicato das Empresas de Transportes de Carga do Centro-Oeste Mineiro (Setcom), reúne profissionais do setor e seus familiares para homenagear o padroeiro. São 13 edições de um evento especial, que o Setcom, em parceria com a Associação Comercial e Industrial de Contagem (Acic), realiza para agradecer as conquistas e solicitar a proteção. No 24 de julho, a 13ª Festa de São Cristóvão homenageou o padroeiro dos profissionais do transporte com uma missa solene na futura sede do Setcom, no Jardim Riacho das Pedras, em Contagem, e com carreata pelas principais ruas da cidade. Após o momento religioso, uma grandiosa festa, com show, sorteio de brindes e diversos serviços sociais, reuniu os trabalhadores da área e seus familiares em um clima de alegria, descontração e amizade.





O trabalho de resgatar vidas feito há mais de 10 anos pelos Anjos do Asfalto, no trecho da BR-381 entre Belo Horizonte e João Monlevade, é totalmente voluntário. Para manter-se, a ONG depende de doações de empresas e da ajuda de pessoas que acreditam em sua missão.

COMO AJUDAR?

Toda ajuda é bem-vinda, podendo ser em forma de materiais de resgate ou de depósito de recurso financeiro, de qualquer quantia, na conta do Instituto Anjos do Asfalto Resgate Rodoviário.

Caixa Econômica Federal

Conta: 718-0

Agência: 0093

Op: 003

CNPJ: 09.174.091/0001-56



AGRADECEMOS AOS NOSSOS APOIADORES



RESTAURANTE AMIGÃO | HORIZONTE GASES





REABERTURA DO PROGRAMA DE REFINANCIAMENTO DE DÍVIDA TRIBUTÁRIA

A Confederação Nacional do Transporte (CNT) enviou, no dia 20 de julho, ao ministro da Fazenda, Henrique Meirelles, documento que defende a reabertura do Programa de Recuperação Fiscal (Refis), previsto na Lei Federal 12.865/2013, ou a criação de algum programa equivalente. O pedido também será encaminhado ao presidente interino Michel Temer.

De acordo com a CNT, em função da crise na economia, a situação

das empresas brasileiras, especialmente das transportadoras, também se agravou bastante, o que dificulta o cumprimento de todos os compromissos fiscais e tributários. Para regularizar essa questão e para que o crescimento possa ser retomado, a entidade defende o novo programa. No documento encaminhado ao governo federal, a CNT expõe o problema enfrentado atualmente. Conforme dados acrescentados pelo IBGE, o setor de transporte recuou mais de 7% no primeiro trimestre de 2016.



TERCEIRA PLACA DEIXA DE SER OBRIGATÓRIA

A Deliberação 149, de 28 de junho de 2016, do Conselho de Trânsito (Contran), torna facultativo o uso do Dispositivo Auxiliar de Identificação Veicular, mais conhecido como Terceira Placa ou Faixa Ouro, alterando a Resolução nº 370, de 10/12/2010.

É importante lembrar que, desde dezembro de 2010, quando foi criada a resolução, instituições que representam os transportadores apontavam inconsistências no plano legal, desnecessidade sob a ótica técnica e custos inadmissíveis para o setor.

XVI SEMINÁRIO BRASILEIRO DO TRC

O Marco Regulatório do Transporte Rodoviário de Cargas (TRC) é um dos assuntos mais importantes e controversos na atualidade do setor. Pensando na sua importância e na sua complexidade, o tema foi escolhido para ser o destaque do XVI Seminário Brasileiro do Transporte de Cargas. O evento, marcado para o dia 31 de agosto, já é tradicional no calendário por ser uma das

grandes oportunidades de debate das lideranças do segmento com parlamentares.

Realizado no Congresso Federal, em Brasília (DF), o seminário é promovido pela Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados. Inscrições podem ser feitas no http://www.webntc.org.br/eventos/eventos_gerais/ficha_embarca.asp?codigo=987.

VOCÊ TEM 20 MIL MOTIVOS PARA FICAR TRANQUILLO.

Na Auto Truck você garante a segurança do seu veículo através de uma **apólice de seguro** com a força de mais de 20 mil associados. Além disso, você conta com **benefícios exclusivos** como assistência 24 horas, consultoria jurídica, grande rede de descontos e muito mais.

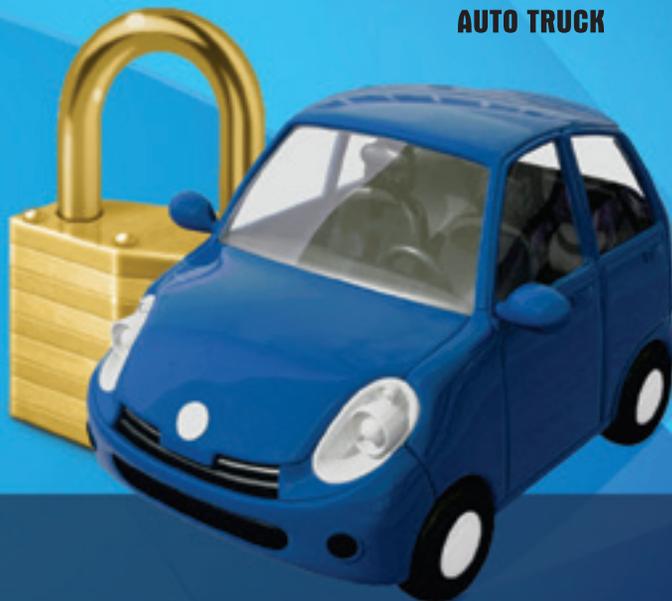
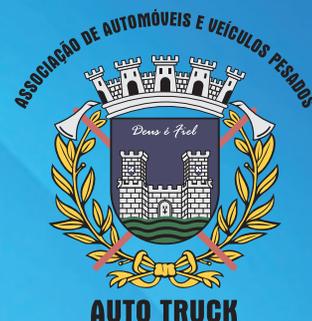
Seguro mesmo é ser Auto Truck.



Venha nos fazer uma visita!
Rua Paulo Freire de Araújo, 199 - Estoril
Belo Horizonte - Minas Gerais

Faça a cotação do seu seguro.

(31) 3789-1127 | www.autotruck.org.br



Baterias, peças e serviços

AUTO ELÉTRICA TROVÃO
O SORRISO DO CAMIONHEIRO
Reparos e Instalações em Geral

Fone: 3592-2063
3592-2267

ESPECIALISTA EM DIAGNÓSTICO
O MAIS RÁPIDO E MODERNO

Rastreamento em toda linha diesel leve e pesado.

31 3592-2063 / 3053-2804



**DIREÇÕES
HIDRÁULICAS
BOMBAS E PISTONS
DE CABINE**

Rodovia Fernão Dias Br 381
Km 436 S/N
Bairro Filadélfia - Betim - MG

(31) 3594-1650



SIGNUS

Lanternagem e Pintura em: Iveco, VW, Scania, Mercedes e Volvo

Durval

Fones: (31) 3333-0642
(31) 3363-4007

signuslp@terra.com.br

Rua Manaus ,121 - B. Amazonas - Contagem - MG



Conluck
Contabilidade
Sempre Pensando em Você!

Arminda M. Sobrinho

Rua Emerenciana Pereira da Silva, 210 - Jd. Teresópolis
Telefax: (31) 3591-3247 / 3591-3920 - Betim / MG
e-mail: conluckcont@terra.com.br



CONTARE
assessoria contábil

PABX: (31) 3591-2063

Rua Quatro, 257 Sala 01 - Dist. Ind. Paulo Camilo Sul - Betim/MG
www.contarecontabilidade.com.br / contare.cont@terra.com.br



SCANIA

PEÇAS PARA SCANIA,
CAMINHÕES E ÔNIBUS

contato@somardiesel.com.br

(31) 3390-8100

Rodovia BR-381, nº 3.416 - Inconfidentes
Contagem - MG



**SÃO
JORGE
BATERIAS**

Aqui você encontra a bateria certa para seu veículo.



AV. BANDEIRANTES Nº879 VILA RECREIO - BETIM/MG (31)3531-5794 / 3591-2011



A Agência De Autorregulamentação das Associações de Proteção Veicular e Patrimonial (AAAPV) é a principal entidade representativa do setor associativista.



O principal objetivo da AAAPV é atuar como órgão julgante nos litígios éticos que envolvam as associações e cooperativas de proteção veicular e patrimonial.

Em Brasília, durante o 1º Congresso Nacional das Associações de Proteção veicular e Patrimonial, realizado em junho de 2016 no auditório Petrônio Portela no Senado Federal, ocorreu o lançamento da entidade, com a presença de mais de 100 associações.

Segundo estimativas da Federação Nacional das Associações de Benefícios (FENABEN), existem mais de mil associações e cooperativas e quase 3 milhões de pessoas filiadas, todavia não há nenhum órgão específico para regular/fiscalizar estas atividades.

A AAAPV tem o compromisso de fortalecer o movimento associativista e suas relações com a sociedade contribuindo para o desenvolvimento econômico, social e sustentável do país.

Filie-se através do site AAAPV
www.aaapv.com.br

contato@aaapv.com.br
31 4122-1591 / 98923-8409 / 61 98111-3377



1 Transporte / Logística
 SADA Transportes
 SADA Logística
 SADA Centro-Oeste
 DACUNHA
 ELTA Transportes

2 Indústria / Comércio
 SADA Siderurgia
 OMR Componentes Automotivos
 Strepariva Componentes Automotivos
 Erta Automotivos
 Malran

3 Concessionários
 DEVA Automóveis (Fiat)
 DEVA Veículos (Jeep)

4 Combustível Renovável (Energia)
 SADA Bio-Energia e Agricultura
 EBER Bio-Energia e Agricultura
 BERG Etanol e Agricultura
 DEVA Distribuidora de Combustíveis

5 Serviços
 American Prologic
 Brazil Prologic
 AutoService
 Power Locations
 CBG | DHD (Grupo Paripari)

6 Jornal / Gráfica
 Sempre Editora
 O Tempo, Super Notícia, Pampulha
 O Tempo BETIM, O Tempo COVAGEM

O Grupo SADA tem se destacado como um dos mais sólidos grupos empresariais; marcando história, conquistando novos espaços e reconhecimento em todas as áreas que atua. Buscando satisfazer as expectativas e necessidades dos clientes e visando a liderança de mercado. O Grupo SADA é uma holding que atua nos ramos de: Transporte, Logística, Indústria, Comércio, Concessionários, Serviços Gráficos, Jornal, Bioenergia (combustível renovável), dentre outros.

Os resultados alcançados nas performances operacionais consolidam o alto padrão de excelência na gestão empresarial do Grupo, pela conquista do gerenciamento do Sistema de Qualidade - TS 16949, NBR ISO 9001:2008 - com rigoroso cumprimento dos requisitos ambientais - ISO 14000 e a manutenção dos objetivos traçados, fundamentados na transparência e seriedade de seus dirigentes.

As constantes transformações no cenário mundial nos levam sempre a reavaliar nossos processos quanto à missão, princípios, conceitos operacionais.

A SADA está comprometida há vários anos com uma abordagem para o desenvolvimento sustentável, que visa tornar o Grupo um modelo de negócio em termos de proteção do meio ambiente, responsabilidade social e governança corporativa.

O GRUPO SADA TRABALHA PARA QUE A SUSTENTABILIDADE E O DESENVOLVIMENTO HUMANO ESTEJAM SEMPRE EM MOVIMENTO.

THE SADA GROUP WORKS SO THAT THE SUSTAINABILITY AND HUMAN DEVELOPMENT ARE ALWAYS MOVING FORWARD.