

# entre- a voz da estrada **Vias**

## CRIME E DESCASO

**Caminhoneiros são alvos de assaltos, tortura e morte no Trevo do Ibó, entre Bahia e Pernambuco, mas autoridades fecham os olhos. *Entrevias* denunciou problema em 2013 e até hoje nada foi feito.**

### **RISCO NA RODOVIA**

Uma em cada três mortes nas estradas é causada por atropelamento

### **É HORA DA MANUTENÇÃO**

Multa por falta de reparos simples está mais cara. Veja os pontos de atenção



# 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



TRES EIXOS

(54) 9924-9004

(31) 3591-4720

jncarretas@hotmail.com

[www.jncarretasmg.com.br](http://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*



A Tegma 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 Tegma e descubra uma forma inovadora e diferente de fazer logística.*



[www.tegma.com.br](http://www.tegma.com.br)

**DIRETOR-GERAL**

Geraldo Assis  
[geraldoassis@assispublicacoes.com.br](mailto:geraldoassis@assispublicacoes.com.br)

**EDITORA**

Patrícia Giudice  
[contato@assispublicacoes.com.br](mailto:contato@assispublicacoes.com.br)

**REDAÇÃO**

Cristina Guimarães,  
 Patrícia Giudice, Iêva Tatiana  
 e Vanessa Souza

**COMERCIAL**

Sabrina Bittencourt  
[sabrinabittencourt@assispublicacoes.com.br](mailto:sabrinabittencourt@assispublicacoes.com.br)

**FINANCEIRO**

Gisleny Lopes Assunção  
[financeiro.assispublicacoes@gmail.com](mailto: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 mailling 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](mailto: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](mailto:contato@assispublicacoes.com.br)

Entrevias apoia: [www.anjosdoasfaltomg.blogspot.com](http://www.anjosdoasfaltomg.blogspot.com)



## A história se repete e cadê as autoridades?

Esta edição da revista Entrevias traz o retrato do descaso das autoridades de segurança com o trabalhador da estrada. O Trevo do Ibó, trecho entre os estados de Pernambuco e Bahia conhecido como Faixa de Gaza do Nordeste, continua fazendo vítimas. O foco dos bandidos é a carga, mas é comum que os assaltos sejam violentos e até seguidos de assassinato do caminhoneiro. Na matéria de capa deste mês, os leitores e leitoras vão ver o drama que é ter que passar pelo trecho. Muitos arriscam, outros dispensam o serviço por causa do medo. Em 2013, a Entrevias denunciou a situação e, desde então, nada foi feito.

Também trazemos nesta edição, uma matéria sobre os cuidados que homens e mulheres devem ter com a saúde, lembrando os meses comemorativos Outubro Rosa e Novembro Azul. Quais os principais tipos de câncer, os principais sintomas e as formas para tentar evitar não só nos dois meses, mas o ano todo.

Perto da final do concurso que vai escolher o Melhor Motorista Profissional do Brasil, mostramos quais características são importantes para ser um bom caminhoneiro. Além de aplicar todas as regras de direção defensiva e respeito no trânsito, um especialista conta que é preciso sim estar ligado às novas tecnologias do setor, aplicativos, e atualizado, ou seja, sempre participando de cursos e reciclagens. É bom ficar atento e, quem sabe, ser o próximo melhor motorista do Brasil.

Boa leitura! 📖

Edição 149



[contato@assispublicacoes.com.br](mailto:contato@assispublicacoes.com.br)

## 08 ENTREVISTA

Pedro José de Oliveira, novo presidente da Associação Brasileira de Logística e Transporte de Carga, fala sobre os desafios do setor

## 10 ESTRADAS

Pesquisa mostra que uma em cada três mortes nas estradas é causada por atropelamento

## 12 LEGISLAÇÃO

Multa por falta de manutenção periódica do veículo está mais cara. Veja os itens importantes que precisam de revisão

## 14 SAÚDE

Outubro Rosa e Novembro Azul: saiba quais os tipos de câncer mais frequentes em homens e mulheres, sintomas e como evitar

## 18 CAPA

Faixa de Gaza do Nordeste: Entrevias denuncia, mais uma vez, a falta de segurança e o descaso das autoridades no Trevo do Ibó

## 26 SEGURANÇA

Memorial da Segurança no Transporte é inaugurado em Curitiba e faz uma verdadeira viagem no tempo. Simuladores são preferência dos visitantes

## 28 COMPORTAMENTO

Saiba o que é importante para ser considerado o melhor motorista profissional do Brasil. Competição encerra neste mês



Paulo Werner

## 30 VEÍCULOS

Você sabe cuidar do motor do seu caminhão? Especialista dá todas as dicas para garantir consumo adequado, potência e bom funcionamento do veículo

## 32 FENACAT

Diretoria se reúne com senadores pela implementação do texto original do PL que permite a organização de transportadores por meio de associações

## 33 ARTIGO

Médica Jackelyne Mendonça fala sobre a importância da vitamina B12

## 34 MEIO

### AMBIENTE

- Distribuidora de alimentos do Rio Grande do Sul instala usina para fabricar biocombustível
- Representantes da indústria de biodiesel apresentam à União metas de fomento ao setor

## 40 PESQUISA

Pesquisa CNT: Entrevias participa de apresentação dos dados e testa simulador de direção

ILUSTRAÇÃO CAPA: Paulo Werner



## 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



## Transporte e Revenda de Combustíveis

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

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



Querosene, aguarráz, thinner e outros



Qualidade Total em Solventes

www.petrovila.com.br

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

Natural de Cachoeira do Sul, no Rio Grande do Sul, Pedro José de Oliveira Lopes foi eleito para a presidência da Associação Brasileira de Logística e Transporte de Carga (ABTC) em 22 de setembro deste ano, substituindo Irani Bertolini. A mudança coincidiu com o período de transição pelo qual passava o governo federal, responsável pelo anúncio de medidas que vão impactar diretamente o transporte de cargas e logística no país, conforme publicado na edição 149 da **Entrevias**.

Lopes está otimista com as novidades e espera que, com o tempo, elas se revelem acertadas, já que, por ora, de acordo com avaliação do novo presidente da ABTC, não é possível mensurar resultados. Em entrevista à **Entrevias**, ele fala sobre o cenário atual, as demandas não atendidas e as conquistas alcançadas pelo segmento.

#### Entrevias: Quais são os principais desafios do setor atualmente?

Pedro Lopes: Retomar a credibilidade em relação à economia, bem como a confiança que o transportador tinha, mas que foi abalada em função da atual crise, e esperar que o governo, por meio de propostas, apresente um desempenho satisfatório para que a projeção de crescimento do PIB (Produto Interno Bruto) nos próximos anos se transforme em realidade a fim de voltarmos a ter um mercado promissor.

#### E quais as maiores consequências?

A busca do reequilíbrio de mercado e as soluções para os problemas que o transporte enfrenta atualmente, especialmente as reformas trabalhista e tributária. O descontrole que existe em relação aos diversos modais e às respectivas atividades cria uma instabilidade que poderá se agravar se não tivermos um nivelamento de responsabilidades no setor de transporte, fazendo uso de sua capacidade para recuperar o que foi perdido.

#### Quais são as principais demandas dos empresários de transporte de cargas no Brasil?

Elas estão diretamente ligadas à infraestrutura, não somente de rodovias – e o que eu observo nas pesquisas apresentadas é que ela sempre está num patamar

# Sob nova direção

**Pedro José de Oliveira Lopes assume a presidência da Associação Brasileira de Logística e Transporte de Carga e fala sobre as perspectivas para o setor**



Fotos: Vitor Sá/CNT

**“No que tange às concessões de rodovias e ao pagamento de pedágio, é possível acreditar em maior segurança, melhores condições de tráfego e diminuição dos acidentes e dos custos do setor de transporte.”**

bem abaixo de outros segmentos, não recebendo a real valorização para o desenvolvimento do país. Com isso, os investimentos em logística e em intermodalidade devem ser prioridade para a redução de custos, inclusive aqueles associados ao tempo de espera, à carga e à descarga de produtos

e de mercadorias, bem como à redução do Custo Brasil.

**Recentemente, o senhor ministrou uma palestra na sede da Polícia Rodoviária Federal. No quesito segurança, qual a maior preocupação da ABTC?**

A segurança, hoje, é uma grande preocupação dos transportadores, pois não verificamos uma providência efetiva das autoridades policiais no sentido de combater o roubo de cargas, que cresce consideravelmente a cada ano. As pesquisas apontam para prejuízos da ordem de mais de R\$ 1 bilhão em 2015, e, para minha surpresa, as cargas de valores médios foram as mais roubadas, inclusive em perímetros urbanos e com ações cada vez mais agressivas dos ladrões. São imperiosas a adoção de medidas mais duras e a aplicação da legislação para coibir esse delito, incluindo o receptor da carga, que fomenta e favorece a ação dos criminosos.

#### Em se tratando de infraestrutura, os mais pessimistas apostam em um “apagão logístico” brasileiro. O que o senhor acha dessa previsão?

Eu não vejo o surgimento de um “apagão logístico”. Sou otimista e observo uma retomada da atividade transportadora à medida que a economia vai se restabelecendo. O “apagão logístico” que houve no passado foi disseminado em vários setores, atingindo diversas atividades, mas não podemos deixar de observar o desempenho do agronegócio, que contribuiu e ainda contribui muito para a continuidade de diversificadas atividades, inclusive a transportadora. Acredito que, com todas as medidas que estão sendo adotadas pelo governo e com a retomada da credibilidade no potencial do Brasil, o tão temido “apagão logístico” não acontecerá.

#### Qual o impacto do anúncio da redução do preço do diesel feito pela Petrobras neste mês?

A questão da redução do preço do diesel ainda não alcançou o objetivo que está sendo proposto. Acredito que, à medida que o tempo for passando, o quadro tenda a melhorar. Com percentuais ainda pouco impactantes para o consumidor final, não há como avaliar reflexos significativos na atividade transportadora. Espero que a proposta iniciada venha a se consolidar, em breve, como algo realmente mais efetivo.

#### E como o senhor avalia o pacote de investimentos anunciado pelo go-

#### verno federal, por meio do Programa de Parcerias de Investimentos, no mês passado?

O pacote anunciado nos leva a um otimismo generalizado, cheio de esperanças. No que tange às concessões de rodovias e ao pagamento de pedágio, é possível acreditar em maior segurança, melhores condições de tráfego e diminuição dos acidentes e dos custos do setor de transporte. Se a proposta for implementada na forma como o governo está apresentando, atendendo à infraestrutura de transporte e logística, vejo um horizonte bastante promissor e muito diferente daquele que a comunidade transportadora está enfrentando.



**“Sou otimista e observo uma retomada da atividade transportadora à medida que a economia vai se restabelecendo.”**

#### Em quais aspectos o Brasil é mais deficiente em relação a outros países quando se trata de logística de transporte?

A inteligência no setor e, consequentemente, as tecnologias usadas por ela ainda deixam a desejar. Estamos tímidos nesse quesito e precisamos avançar mais nessa área. Devemos prestar mais atenção nisso, criar mecanismos mais eficientes, inclusive por meio da coordenação da Confederação Nacional de Transporte, en-

tidade de grau superior que representa as associações nacionais do segmento, com a busca e a divulgação de tecnologias mais avançadas de outros países que possam melhorar a situação no Brasil. Para isso, é necessário o envolvimento de toda a comunidade transportadora, sejam embarcadores, sejam transportadores, empresas, cooperativas e entidades representativas. Enfim, é necessário o comprometimento de todos para a aplicação de métodos modernos que gerem mais eficiência e rapidez à atividade.

#### Desconsiderando as deficiências tradicionais, em quais áreas o dinheiro deveria ser aplicado para que o Brasil pudesse se tornar mais competitivo e eficiente no transporte de cargas?

Os investimentos feitos em equipamentos de rastreamento e comunicação via satélite estão apresentando bons resultados, mas ainda não conseguimos chegar ao patamar da Europa e dos Estados Unidos. O Brasil ainda precisa ser mais agressivo nesse mercado, embora já tenha dado um grande passo com a implantação do RN-TRC (Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Carga) e, em breve, com a utilização dos TAGs – tarjas de segurança criptografadas mais dispositivos de identificação eletrônica –, que farão a identificação remota de irregularidades na documentação e, também, de roubos de carga ou de veículos.

#### O que representa para o senhor assumir a presidência da ABTC? Quais são suas principais expectativas na nova função?

Assumir a presidência da ABTC foi um grande desafio, mas trago na bagagem a atuação na entidade, como diretor, desde a fundação e uma experiência de 17 anos no setor de transporte, sempre com o apoio da Confederação Nacional do Transporte. Aceitei o desafio ciente dos caminhos a serem trilhados e com a perspectiva de agregar segmentos e atividades afins à área de carga. Há espaço para todos, e o objetivo da ABTC contempla uma integração de ideias na busca incansável de soluções para o transporte e a logística. 📍

Fotos: Arteris/Divulgação



Avenida do Contorno, no Rio de Janeiro, é administrado pela Arteris e fez parte da pesquisa



Trecho da Fernão Dias, entre Minas Gerais e São Paulo, foi um dos avaliados

# Pedestres em risco

**Uma em cada três mortes nas estradas é causada por atropelamento, segundo estudo feito pela concessionária Arteris em mais de 3.000 km de cinco Estados**

O dado é alarmante: uma em cada três mortes nas estradas é causada por atropelamento. A pesquisa foi feita pela concessionária Arteris, que administra uma malha viária de 3.250 km no país em trechos de vários Estados. O levantamento foi realizado a partir da análise dos registros de mais de 19 mil ocorrências entre janeiro e julho de 2016, em 21 rodovias dos Estados de São Paulo, Minas Gerais, Rio de Janeiro, Paraná e Santa Catarina. O estudo apresenta os principais acidentes nos trechos e sua gravidade.

De acordo com Elvis Granzotti, gerente de operações da Arteris e coordenador

do Grupo Estratégico de Redução de Acidentes da empresa (Gerar), os tipos de acidente apontam para um comportamento irresponsável ao volante, que leva a acidentes com vítimas fatais. "As colisões traseiras lideram as ocorrências, fruto do excesso de velocidade e de distrações ao volante", afirma. De posse dos dados, a concessionária direcionou campanhas de conscientização com foco em comportamento de risco.

A pesquisa mostra ainda que os atropelamentos são responsáveis por 32% das vítimas em estradas de São Paulo, Rio, Minas Gerais, Paraná e Santa Catarina.



Elvis Granzotti, gerente de operações da Arteris e coordenador do Grupo Estratégico de Redução de Acidentes da empresa (Gerar)

Segundo o representante da Arteris, a exposição de pedestres e de ciclistas é muito grande nas estradas. Tanto que esse tipo de acidente, apesar de corresponder a somente 1% das ocorrências, mas gera 32% das mortes. De acordo com Granzotti, há duas situações. A primeira são travessias: apesar de existirem passarelas instaladas ao longo das rodovias, há um índice considerável de atropelamentos a menos de 200 m dos dispositivos. Por isso, é importante alertar a população. A outra situação é o tráfego longitudinal. "O crescimento desordenado das cidades no entorno leva a dificuldades de acesso dentro dos municípios, direcio-

nando o fluxo de pedestres e de ciclistas para a rodovia. A exposição é muito grande, ainda mais quando vemos veículos trafegando nos acostamentos. Outro agravante é a presença de andarilhos, um problema social e que se reflete nas estatísticas: um em cada cinco mortes por atropelamento é de pessoas com esse perfil", informa.

Conforme dados do estudo, a maior parte dos óbitos acontece à noite e envolve adultos. Isso está diretamente relacionado ao perfil e ao comportamento do condutor de automóveis, como explica Granzotti. As estatísticas mudam no caso dos caminhões, por exemplo, que concentram acidentes

durante a semana, período de maior tráfego. Já em relação aos automóveis, hábitos de risco, como o excesso de velocidade, o uso de celular e a não utilização do cinto de segurança são comuns. "Prova disso é outra pesquisa nacional que promovemos em agosto, na qual os motoristas admitem esses e outros comportamentos perigosos. Pode parecer banal, por exemplo, atender a uma ligação ou mandar uma mensagem por Whatsapp. Mas, conforme as estatísticas apontam, gastar cinco segundos para fazer uma ligação a 60 km/h é igual a percorrer 83 m às cegas, tempo mais do que suficiente para ocorrer um acidente grave", alerta Elvis.

As principais vítimas em rodovias são pedestres (28%) e ciclistas (4%) que não estão sob a bicicleta no momento da colisão. Se o ciclista estiver pedalando, o acidente passa a ser classificado como colisão traseira. Esse é o segundo tipo mais letal de acidente, com 16% das mortes. Da mesma maneira, a colisão traseira está associada ao excesso de velocidade e a distrações ao volante.

Desde 2008, a redução de mortes por atropelamento foi de 50% nos trechos pesquisados, fruto de ações como construção de passarelas e iluminação de alguns locais. No entanto, comportamentos perigosos, como excesso de velocidade, uso de celular ao volante e tráfego no acostamento, ainda causam acidentes com mortes nas rodovias. "A conscientização é a chave para mudar a realidade, e isso precisa começar desde cedo. Por acreditar nisso, há 15 anos mantemos o projeto Escola Arteris, que, além de promover palestras de conscientização, insere o tema trânsito na grade curricular de 560 escolas públicas de cidades vizinhas às rodovias administradas pela empresa. Atualmente, 260 mil estudantes são beneficiados e estimulados a conscientizar familiares e amigos", conta.

Em setembro, pelo terceiro ano consecutivo, a Arteris promoveu o Mês da Segurança, em sintonia com a Semana Nacional do Trânsito. Foram realizadas centenas de ações nas rodovias e em cidades próximas, além de campanhas em mídias sociais. Mais de 900 mil pessoas foram impactadas pelas ações, segundo o gerente de operações. 📍

Marcello Casal Jr/Agência Brasil



Desde 1º de novembro, quem for flagrado pela polícia com o veículo fora do previsto no CTB irá pagar mais caro

# De olho na manutenção

**Motorista que trafegar com carros e caminhões sem conservação e sem todos os itens em dia poderá ser multado em R\$ 195,23. Infração passa a ser grave.**

**D**esde de 1º de novembro, quem for flagrado conduzindo veículo sem manutenção periódica e sem conservação será multado em R\$ 195,23. O reajuste faz parte de todas as alterações feitas no Código de Trânsito Brasileiro (CTB), detalhadas na última edição da **Entrevias**. Fato é que não cuidar do próprio veículo é uma infração grave, que incide na perda de cinco pontos na carteira de

motorista. Até então, o valor da multa era de R\$ 127,69.

Em entrevista à agência CNT de Notícias, o responsável pela área de Pesquisa e Desenvolvimento do Observatório Nacional de Segurança Viária (ONSV), Renato Campestrini, alertou sobre o risco gerado quando um veículo está malconservado. "Quando se deixa de realizar a manutenção de forma adequada, está se colocando a pró-

pria vida e a dos demais usuários da via em risco. Freios, pneus, itens de segurança, palheta do limpador de para-brisa são itens que, num momento de dificuldade, se não estão em dia, podem causar problemas e levar a um acidente", afirmou à CNT.

Segundo a técnica automobilística Bárbara Brier, a falta de manutenção e de conservação do veículo não é um simples descuido. "Basicamente, quando consigo manter o veículo, aumento a vida útil dele e previno acidentes", explica. Ela destaca dois pontos importantes, que precisam ter atenção do dono ou do condutor do veículo: o motor e a rodagem, ou seja, pneus e suspensão. Um pneu com banda de rodagem boa é fundamental tanto para carros quanto para caminhões, de acordo com Bárbara.

"Os freios também são fundamentais. E a suspensão é substancial. Se tenho boa suspensão, com buchas firmes, trocadas com a frequência devida, consigo manter a estabilidade do veículo na pista. Se tenho

algo bambo, a possibilidade de haver problemas é maior. Se uma peça se solta, pode ocorrer o tombamento do caminhão quando ele fizer uma curva mais acentuada", pondera Bárbara, que complementa reforçando que os itens básicos de segurança são o pneu e a suspensão e, na sequência, a embreagem e o motor.

Em relação ao motor, a especialista destaca a injeção. Para ela, é uma parte do veículo que precisa ser mantida em dia e funcionar bem, apesar de não ser tão barata. Bárbara fala também da qualidade do diesel, que é fundamental. "O motor é o coração do veículo, bombeando energia para todo o carro, todos os sistemas. É importante para a segurança do motorista e das pessoas que estão do lado de fora do veículo".

Dar revisão permanente no carro também evita que acessórios fiquem danificados e que o condutor acumule multas. O blog Carcheck listou as infrações. O veículo que sair às ruas e for pego com uma das luzes queimadas, por exemplo, estará su-

jeito a uma infração média, hoje no valor de R\$ 86,13. Trafegar com o pneu "careca", em um nível de desgaste excessivo, é infração grave, levando à perda de cinco pontos na carteira de motorista e à multa de R\$ 127,69. O motorista que conduzir veículo sem os espelhos laterais e interno também estará cometendo uma infração grave. Outro item que, se estiver irregular, pode gerar uma multa grave é o farol, que precisa estar em bom funcionamento.

A falta de ferramentas e de acessórios, como macaco, chave de roda e triângulo para sinalização, incide em infração gravíssima e, no flagrante, pode resultar em multa de R\$ 191,54 e na perda de sete pontos na carteira. A ausência de estepe e de extintor de incêndios é uma infração grave, assim como trafegar com a buzina sem funcionamento. O escapamento deve ser instalado corretamente e com silenciadores. Caso contrário, pode gerar infração grave. O mesmo vale para a falta do limpador de para-brisa ou se ele estiver com defeito. 🚗

## 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](mailto:seminovos@transpedrosa.com.br)

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



Fotos: Marcus Ferreira/SaúdeMG/Divulgação

Prédio na praça da Estação, em Belo Horizonte, colore-se de rosa e, logo depois, de azul todos os anos para comemorar os dois meses



# Dois meses de alerta

**Outubro Rosa e Novembro azul lembram homens e mulheres sobre a importância da detecção precoce de vários tipos de câncer**

Depois do Outubro Rosa, chega o Novembro Azul. Dois meses dedicados à saúde da mulher e do homem e que levam mensagens de hábitos de prevenção que devem ser adotados o ano todo. Em outubro, o laço rosa reforça para as mulheres a importância de elas procurarem os serviços de saúde para realizarem a mamografia e o Papanicolau. Para os homens, o alerta fica em relação ao câncer de próstata e à necessidade de fazerem, regularmente, os exames indicados pelo especialista.

O câncer de mama é o que tem maior incidência e mortalidade na população feminina. A mamografia para o rastreamento, segundo o Ministério da Saúde, deve ser feita a cada dois anos por mulheres entre 50 e 69 anos. Em idades anteriores, ela é realizada de acordo com alguns requisitos, como hereditariedade. "As mulheres que apresentam risco elevado para câncer de mama, com histórico familiar da doença em parentes de primeiro grau, recomenda-se o acompanhamento clínico individualizado", explica a coordenadora de Atenção à Saúde da Mulher da Secretaria de Estado de Saúde, Ana Paula Mendes Carvalho.

Segundo dados do Instituto Nacional do Câncer (Inca), o câncer de mama corresponde a 25% dos casos novos a cada ano e também acomete homens. Mesmo sendo raro nesse público, representa 1% do total de casos da doença. A estimativa para novos em 2016, de acordo com o Inca, é de quase 58 mil. Entre os fatores de

risco estão os endócrinos (ligados à produção de hormônios) e os genéticos, idade, e história reprodutiva. Também fazem parte situações relacionadas ao comportamento ou ao ambiente, como ingestão de bebida alcoólica, sobrepeso e obesidade após a menopausa, exposição excessiva à radiação, entre outros.

Há cerca de três anos, as entidades nacionais e internacionais não incentivam mais o autoexame como forma de detecção do câncer de mama, entendendo que a doença só pode ser identificada com o toque quando já está em estágio avançada, restando à pessoa poucas chances de cura. Sendo assim, o esforço das campanhas é para que a mulher seja acompanhada por profissionais de saúde regularmente e pratique o autocuidado, que significa conhecer seu próprio corpo e se preocupar com a saúde.

O câncer de mama, segundo informações do Inca, pode ser detectado nas fases iniciais através do toque de um profissio-

**SETCOM**  
SINDICATO DAS EMPRESAS DE TRANSPORTE DE CARGAS DO CENTRO-OESTE MINEIRO



## FAÇA SEU RNTRC NO SETCOM

O Setcom representa as empresas de transportes de cargas em 12 municípios de Minas Gerais: Contagem, Betim, Brumadinho, Ibituripe, 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

nal capacitado ou de exames. A principal manifestação é o nódulo, fixo e geralmente indolor. Outros sinais são pele da mama avermelhada, retraída ou parecida com casca de laranja, alterações no bico do peito, pequenos nódulos nas axilas ou no pescoço e saída de líquido anormal das mamas.

A estimativa é que, por meio de alimentação balanceada, nutrição e atividade física, seja possível reduzir em até 28% o risco de a mulher desenvolver o câncer de mama.

Outro câncer considerado frequente na mulher é o de colo de útero. O principal fator de risco é a infecção pelo papilomavírus humano (HPV). A vacina é uma das medidas importantes para o enfrentamento e está disponível no Sistema Único de Saúde (SUS) para meninas entre 9 e 14 anos e, mais recentemente, meninos da mesma idade. Segundo Ana Paula Mendes Carvalho, a realização periódica do Papanicolau é a estratégia mais adotada para o rastreamento da doença em mulheres entre 25 e 64 anos que já tiveram algum tipo de atividade sexual. "Mesmo as meninas vacinadas devem realizar o exame quando atingirem a faixa etária indicada. O ideal é que ele seja repetido a cada três anos", explica.

#### NOVEMBRO AZUL

Com a chegada do Novembro Azul, acende o alerta para o cuidado do homem com a própria saúde. Uma pesquisa divulgada recentemente pelo Ministério da Saúde mostra que quase um terço (31%) dos homens brasileiros não tem o hábito de procurar os serviços de saúde para acompanhar seu estado e auxiliar na prevenção de doenças e na qualidade de vida. As barreiras socioculturais, segundo a pesquisa, ainda interferem bastante na prevenção, ou seja, esse público sugere que não fica doente ou tem medo de descobrir alguma doença. Mais da metade dos entrevistados, por exemplo, disse que não busca os serviços de saúde porque nunca precisa.

No entanto, segundo aponta o Ministério da Saúde na conclusão da pesquisa, a falta de cuidado "esconde uma crescente consequência para a maioria dos brasileiros: eles morrem mais cedo do que as



Homens e mulheres recebem laço cor-de-rosa no centro de BH

mulheres e de doenças que poderiam ser prevenidas, como acidentes vasculares, infartos, cânceres e enfermidades do aparelho digestivo".

De acordo com o último levantamento feito pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), a expectativa de vida dos homens alcançou 71 anos e, entre as mulheres, é de 78 anos. As causas que mais matam os homens são externas, como acidentes de trânsito e violência, seguidas das doenças do aparelho circulatório, das neoplasias e das do aparelho digestivo. No quesito nutrição, 57% dos homens têm sobrepeso, e 18% estão obesos, 25% consomem bebida alcoólica, 13% fumam, e apenas 31% consomem frutas e verduras regularmente.

O câncer de próstata é o segundo mais comum entre os homens brasileiros, ficando atrás apenas do câncer de pele não melanoma. É considerado da terceira idade, já que cerca de três quartos dos casos no mundo ocorrem a partir dos 65 anos, segundo informações do Instituto Nacional

do Câncer. A estimativa é que, em 2016, o Brasil tenha 61.200 novos casos da doença, com mais de 13 mil mortes.

Para a detecção da enfermidade, é preciso associar dois exames: a análise dos níveis de PSA (antígeno prostático específico), por meio do exame de sangue, e o toque retal. Diante de qualquer alteração no PSA e/ou toque, o paciente é encaminhado para uma biópsia. Quando a doença é localizada, as chances de cura são de 80% a 90%.

As campanhas de Saúde do Homem, realizadas no mês de novembro, também alertam para outros dois tipos de cânceres: os do testículo e do pênis. O primeiro, apesar de raro, tem incidência maior entre homens de 15 a 50 anos. Quando detectado no estágio inicial, é curado facilmente e tem baixo índice de mortalidade. O câncer do pênis também considerado raro e tem maior incidência em homens a partir dos 50 anos. Esse tipo de câncer está relacionado à má higiene e a homens que não se submetem à circuncisão. 📍

## 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](mailto:promove@promoveseguros.com.br)

**BrasilInsurance**  
Promove

Especialista em seguros. Todos eles.

[www.brinsurance.com.br](http://www.brinsurance.com.br)

**B**  
Beca P

**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**

- |                    |                    |                         |                     |
|--------------------|--------------------|-------------------------|---------------------|
| ✓ <b>Cavallino</b> | ✓ <b>Tector</b>    | ✓ <b>Renault Master</b> | ✓ <b>Stralis</b>    |
| ✓ <b>Eurotech</b>  | ✓ <b>Eurocargo</b> | ✓ <b>Daily</b>          | ✓ <b>Eurotraker</b> |
| ✓ <b>Ducato</b>    | ✓ <b>Cursor</b>    | ✓ <b>Trakker</b>        | ✓ <b>Vertis</b>     |

#### 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

# Faixa de Gaza do Nordeste

**Trevo do Ibó, localizado entre Bahia e Pernambuco, é marcado por assaltos a transportadores de cargas. Profissionais sentem-se aterrorizados e prejudicados.**

**A**o se verem as imagens gravadas por transportadores no Trevo de Ibó, na BR-116, entre os Estados da Bahia e de Pernambuco, a sensação seria a de se estar assistindo a uma produção cinematográfica se não fossem o pavor e o desespero reais dos profissionais que são vítimas de assaltos. Conhecida como a Faixa de Gaza no Nordeste do Brasil, a região é marcada por frequentes roubos violentos, colocando em risco a vida de motoristas. O lugar ganhou o apelido em referência ao

território localizado no Sudeste do Mediterrâneo cercado por Egito e Israel e que se tornou palco de guerra, levando à formação de grupos extremistas.

“Há oito anos, passo na região, e o perigo só aumenta. Já acertaram pedra no para-brisa do meu caminhão, mas não parei. Desde então, evito pegar serviços que necessitam atravessar esse trevo porque minha vida vale muito mais. Diversos colegas transportadores foram vítimas de assaltos violentos”, conta o transportador Anderson Leonel Lacerda.

Nessa região, normalmente a abordagem dos assaltantes se dá por meio de entulhos e de animais mortos colocados na pista, lançamento de pedras e equipados de armamentos, e uso de armas de grosso calibre, fuzis e espingardas.

Há o emparelhamento do carro de assalto com o carona apontando uma arma — este chega a colocar o corpo para fora — em direção ao motorista, com o automóvel em movimento. Outra situação é a abordagem de escoltas e do veículo que transporta a

carga. Existe ainda o encaixotamento do caminhão por carros, que o obrigam a parar ou a reduzir a velocidade e a colocar a carga em outro veículo.

Mais uma modalidade é quando homens vestidos com fardas da Polícia Rodoviária Federal (PRF) e coletes da Polícia Civil (PC) encenam uma blitz e realizam o assalto. “Em rodovias, diminuí muito a abordagem de caminhões parados, como acontecia em postos de combustíveis e em pontos de parada à noite. As quadrilhas

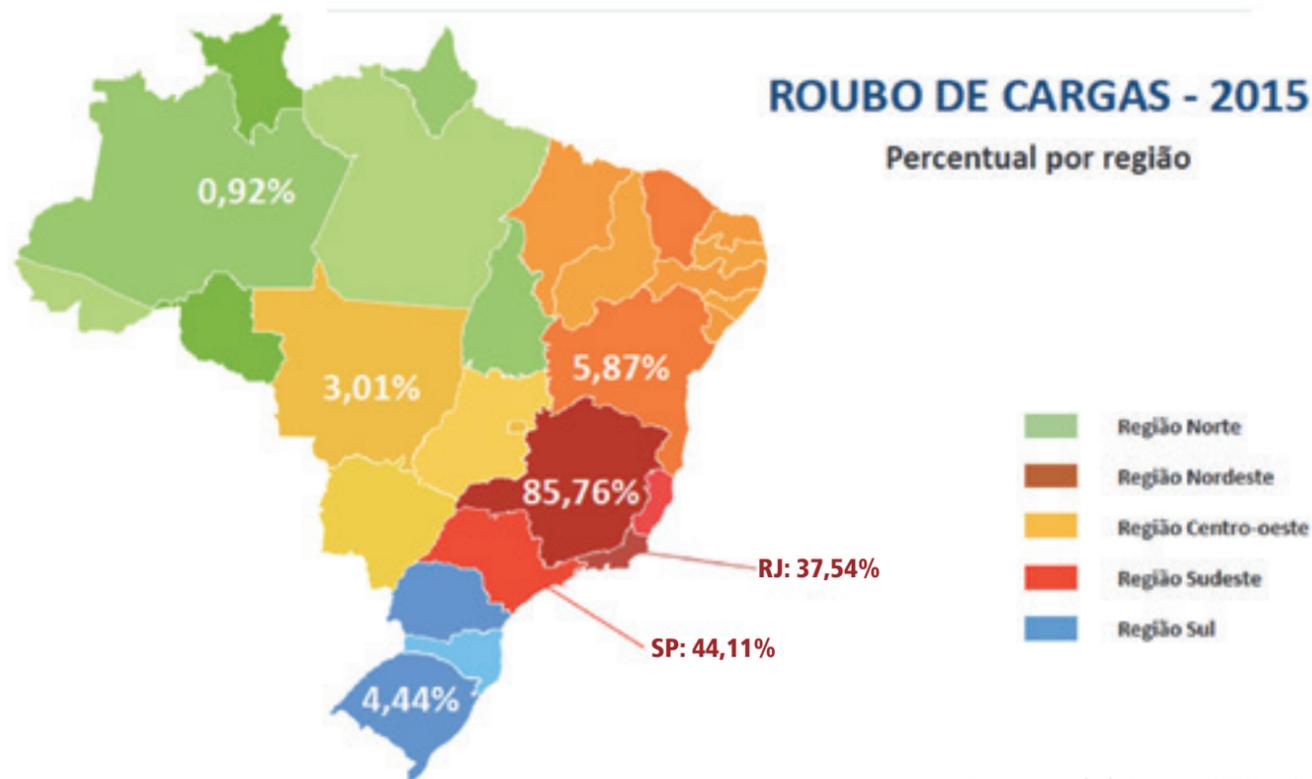
aprimoraram suas técnicas operacionais, e os assaltantes estão cada vez mais experientes. Eles observam trocas de turnos e perfis, estudam o tipo de arma a ser utilizado, colocam bloqueadores de rastreamento, planejam-se e executam. No crime organizado, o planejamento está muito presente”, analisa o coronel Paulo Roberto de Souza, assessor de segurança da NTC&Logística e especialista no tema. Segundo ele, devido à vulnerabilidade dos motoristas, que, normalmente, trabalham

Paulo Werner



## ROUBO DE CARGAS - BRASIL

Evolução anual – Ocorrências



Fonte: Assessoria de Segurança / NTC&Logística

sozinhos e levam bens de alto valor, é mais fácil planejar um roubo de carga do que o de um banco, por exemplo.

### REPREENSÃO AO CRIME

As diversas facetas do crime geram insegurança aos transportadores, que questionam a ausência de atuação mais severa de repressão aos assaltos. O motorista Anderson Leonel Lacerda pontua a permanente transferência da responsabilidade

entre as polícias da Bahia e de Pernambuco – por se tratar de um trecho de divisa entre esses Estados da Federação. “É possível observar que, ao passarem na região, os policiais de ambos os Estados estão dentro do posto. Acredito que não há quantidade suficiente de profissionais para garantir o policiamento”, avalia.

Os dados do Departamento de Repressão aos Crimes Patrimoniais (Depatri) da Polícia Civil de Pernambuco comprovam a percepção do transportador: Nos últimos oito anos, houve redução de cerca de 50% na equipe responsável pelo combate ao roubo de cargas no Estado.

O inspetor Cristiano Mendonça, da Polícia Rodoviária Federal de Pernambuco, conta que, mesmo diante desse cenário, as frentes de atuação são fiscalização e inteligência. “Estamos empenhados na prevenção. No fim de outubro, prendemos quatro pessoas suspeitas de gerenciar uma quadrilha es-

pecializada em roubo de carga na região e, para isso, contamos com o trabalho de monitoramento do comportamento desses assaltantes. Em 2015, foram presas mais de 20 pessoas de uma única quadrilha”, informa.

Procurada pela equipe de reportagem da revista **Entrevias**, a Polícia Rodoviária Federal da Bahia não respondeu.

### TAMANHO DO PREJUÍZO

Os dados do Departamento de Repressão aos Crimes Patrimoniais (Depatri) da Polícia Civil de Pernambuco revelam que, no primeiro semestre deste ano, foram roubados mais de R\$ 15 milhões em cargas no Estado – um aumento de 75% se a quantidade for comparada com a do mesmo período de 2015. De acordo com as informações da Depatri, o Trevo de Ibó é o local em que os criminosos mais atuam porque é por lá que passam as diversas cargas que saem do Complexo Industrial

## PANORAMA NACIONAL

Situação Regional - 2015

REGIÃO	OCORRÊNCIAS	VALORES (em milhões)
N (norte)	178 0,92%	14,68 1,31%
NE (nordeste)	1129 5,87%	87,76 7,83%
CO (centro-oeste)	578 3,01%	44,09 3,94%
SE (sudeste)	16508 85,76%	775,19 69,19%
S (sul)	855 4,44%	198,6 17,73%
<b>TOTAL</b>	<b>19248</b>	<b>1120,32</b>



“Nós entendemos que apenas com ações integradas teremos uma atuação efetiva na repressão do roubo de cargas. E estamos otimistas com a movimentação no Ministério da Justiça nesse sentido”.

**Cel. Paulo Roberto de Souza**



Portuário Governador Erlando Gueiros, mais conhecido como Porto de Suape, localizado na região metropolitana do Recife.

Se os transportadores sofrem prejuízos, por outro lado o roubo de carga tornou-se lucrativo para assaltantes e receptores. Esses são os principais articuladores de todo o processo, que têm, na maioria das vezes, empresa legalmente estabelecida para acobertar a transação criminosa. Normalmente, segundo a polícia, é um comerciante de um ramo específico que compra cargas roubadas e, por meio da falsificação de documentos fiscais, mistura esses produtos com os de origem legal.

O tratamento dispensado pelo Código Penal ao receptor não caracteriza dolo na atividade receptadora, ou seja, dificilmente se encontrará alguém cumprindo pena por receptação, assim como facilmente se obterá a revogação da eventual prisão, mediante pagamento de fiança.

“O problema mais preocupante é a fragilidade de nossas leis. Nosso arcabouço jurídico tem penas muito brandas para aqueles que participam desse tipo de crime. Os praticantes do ato têm a sensação de impunidade, e os receptores de cargas não são atingidos. Existe uma perspectiva positiva no combate ao roubo de cargas com a regulamentação da Lei Complementar nº121/2006. Com o Decreto nº →



8.614/2015, que estabeleceu a criação do Comitê Gestor, o Sistema Nacional de Prevenção, Fiscalização e Repressão ao Furto e ao Roubo de Veículos e Cargas tem um ponto de partida. Esse comitê será responsável por marcar reuniões, estabelecer diretrizes e integrar os organismos em todos os Estados. Nós entendemos que apenas com ações integradas teremos uma atuação efetiva na repressão do roubo de cargas. E estamos otimistas com a movimentação no Ministério da Justiça nesse sentido”, diz o coronel.

O Sistema Nacional é fruto da Lei Negromonte (em homenagem ao deputado baiano Mário Negromonte), sancionada em 2006 e que trata da articulação de órgãos federais e estaduais, bancos de dados, possibilidade de convênios, recursos para treinar policiais, uma série de ações de integração para combater o roubo de carga.

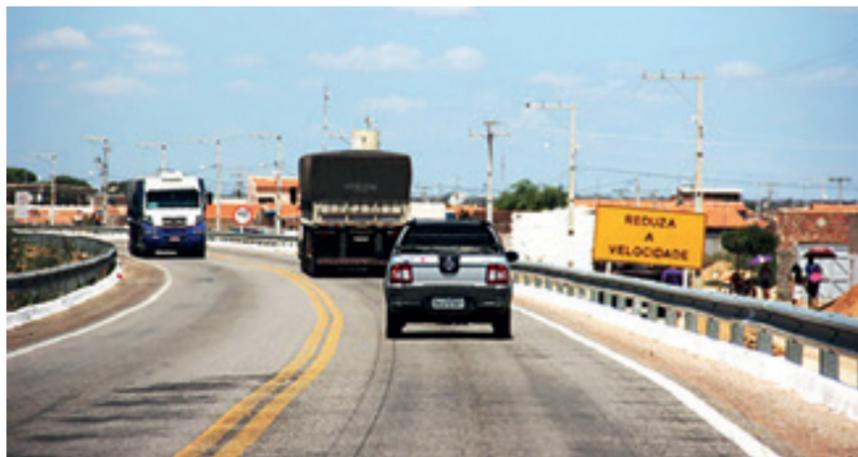
**ASCENÇÃO**

Para os especialistas, é urgente a implementação de ações que, de fato, reprimam o roubo de cargas e garantam a segurança dos transportadores, pois há uma tendência crescente desse tipo de crime. Recente estudo realizado pela NTC&Logística mostra um aumento estimado de 10% dos casos de roubos de cargas em 2015 quando comparados com o ano anterior. Foram 17.500 ocorrências em 2014, contra 19.250 em 2015, com um prejuízo recorde em valores de R\$ 1,12 bilhão somente neste último ano.

A região Sudeste permanece como a principal região do país em que ocorre essa modalidade de crime, registrando 85,76% de todos os casos, sendo São Paulo o primeiro local (44,11%), apesar de ter apresentado queda em 2015, e Rio de Janeiro o mais preocupante, pois se trata do Estado com o maior aumento no índice, retratando 37,54% das ocorrências em 2015 na comparação com os 33,54% de 2014.



**Ibó nasceu em território baiano. Com o tempo transpôs o rio São Francisco que divide o povoado**



**Mais de mil veículos passam todos os dias pela BR-116 entre o distrito de Ibó e Belém do São Francisco**



**O trecho está entre áreas de desertificação com pouca vegetação**



**Ponte do Ibó fica na divisa entre Pernambuco e Bahia e reduziu a distância entre o sul do Ceará e o norte da Bahia**



**Trecho Euclides da Cunha-Ibó, denominado Rodovia Santos Dumont, em homenagem ao mineiro Alberto Santos Dumont, considerado o pai da aviação**



(54) 3229-1228 / Caxias do Sul

O levantamento mostra que, entre as cargas mais visadas, os produtos metalúrgicos foram menos roubados, as bebidas, mais. O Depatri da Polícia Civil de Pernambuco tem uma análise da mudança do perfil das cargas roubadas. Segundo o departamento, os produtos alimentícios são, atualmente, os principais focos, principalmente leite e óleo de soja, que são de fácil revenda.

Nos últimos cinco anos, a incidência de roubos de cargas no Brasil aumentou 48%, com um prejuízo acumulado de R\$ 5 bilhões.

**CAMINHOS SEGUROS**

O inspetor Cristiano Mendonça, da Polícia Rodoviária Federal de Pernambuco, convoca os transportadores a ajudarem no combate ao crime. Ele ressalta a importância do registro da ocorrência, que contribui para o levantamento de dados, bem como da comunicação do motorista com a transportadora durante todo o percurso para que haja ciência das possíveis mudanças de rotas e incidentes. “Também é fundamental acionar o 191 diante de qualquer suspeita. Essa atitude pode evitar acidentes. O motorista deve ainda evitar passar informações sobre a carga, o trajeto a ser percorrido e se conta com recursos de gerenciamento de riscos. Muitos assaltantes abordam as pessoas como se fossem colegas de profissão, mas, na ver-

**MIL 32 O Arta do Cegonheiro**

PRODUTOS QUÍMICOS EM GERAL PARA:  
CURTUMES • GRANULAS • IND. TEXTIL • LATICÍNIOS • MINERADORAS • PSICINAS • SIDERURGIA • TRATAMENTO DE ÁGUA • USINAGEM • USINAS

**MIL QUÍMICA MG**

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

Telefax: (31)3593.0002

Paulo Werner



dade, estão apurando dados para realizar o crime, posteriormente”, orienta.

No texto “O Gerenciamento de Riscos no TRC”, o autor coronel Paulo Roberto Souza explica que esse conceito é a

adoção de um conjunto de técnicas e de medidas preventivas que visam identificar, avaliar e evitar ou minimizar os efeitos de perdas ou danos que possam ocorrer no transporte de mercadorias, desde a origem

até o destino da carga, garantindo que o produto esteja no local desejado, dentro do prazo previsto e de acordo com sua conformidade.

Considerando a estrutura organizacio-

## SAIBA MAIS SOBRE A REGIÃO

Ibó nasceu em território baiano, mas, com o tempo, transpôs o rio São Francisco, que divide o povoado. Os mais de mil veículos que passam todos os dias pela BR-116 entre o distrito de Ibó e Belém do São Francisco, em Pernambuco, economizam pelo menos 200 km de percurso feito em estrada de terra depois da construção da ponte do Ibó, na divisa entre Pernambuco e Bahia, que reduziu a distância entre o sul do Ceará e o norte da Bahia.

A demanda era antiga e levou cinco anos para ficar pronta, até ser inaugurada em 2008, ao custo de R\$ 21 milhões. Desde então, a nova estrutura vem significando economia, visto que os motoristas tinha de desembolsar até R\$ 20 caso quisessem atravessar o rio com o caminhão sobre uma balsa ou então faziam o trecho pela cidade de Petrolina.

A região é pouca habitada e muito seca. Os moradores têm na rodovia seu meio de sobrevivência. Ou seja, por haver municípios às margens da rodovia, de forma caseira, sem muito conforto, sem a presença das grandes redes de postos, muitas residências foram transformadas em restaurantes, oficinas e borracharias.

O trecho está entre áreas de desertificação, com pouca vegetação. O solo perdeu suas propriedades, tornando-se infértil e sem capacidade produtiva.

nal e operacional de uma empresa de transporte rodoviário de cargas, pode-se definir como prioritárias, sob o enfoque do gerenciamento de riscos, quatro áreas setoriais da organização potencialmente vulneráveis a riscos e que deverão ser protegidas: Recursos Humanos; Instalações e Áreas Físicas; Sistemas de Informação e Operações Móveis de Transporte.

Nesse sentido, o especialista recomenda algumas medidas para viabilizar a proteção das operações de transporte: rigorosa seleção de pessoal; estabelecimento de normas de segurança específicas para as funções e educação de segurança

(treinamentos prévios); veículos adequados e em boas condições de manutenção; emprego de tecnologias de rastreamento/monitoramento e bloqueio; fracionamento das cargas de maior valor agregado (evitar concentração do risco); planejamento de viagem/operações urbanas; implantação do Centro de Controle Operacional por 24h e cadastramento de rotas no sistema; mapeamento dos locais de maior risco; identificação de pontos de apoio em caso de necessidade; formação de comboios quando for o caso; comunicações em permanente disponibilidade durante toda a operação; observância fiel das normas de

segurança ao longo do percurso e ativação dos meios de pronta-resposta em situações de emergência.

Essas ações podem ser grandes aliadas no combate ao roubo de cargas, eliminando prejuízos financeiros, reduzindo custos médicos e processuais por óbito ou invalidez dos motoristas e operacionais de segurança das empresas.

A criação de um ambiente seguro beneficia toda a sociedade e cria uma melhor imagem do país junto à comunidade internacional, atraindo investimentos estrangeiros e contribuindo para o desenvolvimento da nação. 🌐



**BOSCH Service** **HOLSET TURBOCHARGERS**

**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



é a mesa tátil, que permite às pessoas sentirem a diferença da aderência dos pneus dos veículos em diversos pavimentos, como no asfalto seco e no molhado, na terra, no paralelepípedo e até na neve.

Os simuladores garantem uma experiência única e permitem que todos vivenciem a realidade. A ideia é que as pessoas percebam a importância de adotar um comportamento seguro. No simulador de crash test, é possível sentir o impacto da batida e enxergar o acidente de forma virtual, como se se estivesse dentro do laboratório de testes. Já o de capotagem mostra a importância do cinto de segurança de três pontos. Também se pode passar pelo simulador de impacto, onde uma balança calcula o peso que uma pessoa atinge em um acidente com velocidades de 40km/h, 60km/h e 80km/h.

O memorial é um projeto da Associação Viking, patrocinado pelas empresas Volvo do Brasil e Volvo Financial Services e viabilizado pela Lei Federal de Incentivo à Cultura. Mais informações no [www.memorialdaseguranca.com.br](http://www.memorialdaseguranca.com.br).

# Realidade e ficção

**Memorial é inaugurado em Curitiba e exibe simuladores que proporcionam aos visitantes experiências reais de acidentes**

Único espaço dedicado ao tema segurança na América Latina foi aberto em Curitiba, no Paraná, recentemente: o Memorial da Segurança no Transporte. Com o patrocínio de grandes montadoras, o lugar é moderno e interativo e trata o assunto desde os primórdios. O principal objetivo do espaço é promover a experimentação, ou seja, permitir que o visitante vivencie situações por meio das quais ele consiga visualizar a importância da segurança, sempre por meio de atividades lúdicas.

Segundo informações da Volvo, os visitantes fazem uma viagem sob o ponto de vista da segurança. Os primeiros momentos mostram instrumentos rudimentares pré-históricos, criados para a proteção contra perigos. Em seguida, vêm o conceito de mobilidade urbana e o surgimento das cidades até se chegar aos dias atuais e às avançadas tecnologias. No meio da história, destaca-se a implantação do cinto de segurança de três pontos, que, desde sua invenção, em 1959, até hoje é considera-

do o instrumento que mais salva vidas no trânsito todos os anos, de acordo com avaliação de especialistas.

O coordenador do Memorial da Segurança, Marco Greiffo, explica que tudo foi pensado para proporcionar uma experiência que leve os visitantes a perceberem como a segurança está inserida em sua vida. "A proposta é promover uma educação de trânsito de forma leve e, ao mesmo tempo, impactante", afirma. Um momento da visita que tem a preferência do público



**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](mailto:comercial@setcemg.org.br)

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

**(31) 3490-0330**

[www.setcemg.org.br](http://www.setcemg.org.br)



# Como ser o melhor motorista

**Competição busca o destaque no Brasil e, depois, na América Latina. Mais de 42 mil condutores profissionais concorrem ao posto.**

Um bom motorista deve ter uma carteira sem pontos perdidos ou infrações, nunca ter pagado uma multa, respeitar as leis de trânsito, não ter pressa e prezar pela gentileza. Será que tem algo mais? A Scania promove desde 2005 uma competição para buscar o me-

lhor motorista do país e da América Latina. Neste ano, foram 42.516 inscritos só no Brasil. Na final, que acontece em São Bernardo do Campo (SP), em novembro, ficam os três melhores de cada país competidor: Brasil, Chile, Argentina e Peru.

Márcio Furlan é gerente de marketing e de comunicação da Scania Brasil e está à frente da competição, ajudando a definir quem merece o título de melhor motorista. Segundo ele, um condutor de excelência é aquele que está, sim, conectado, com acesso à internet e às redes sociais. “É um acesso para buscar conteúdo, treinamento, oportunidades. A procura por novas oportunidades para ele se dá por meio de aplicativos de busca de frete, por exemplo”, explica.

Outra característica desse condutor é que ele sempre busca melhorar seu papel como profissional. Furlan cita momentos como a preparação para sair de casa, ao verificar seu veículo para uma viagem, a forma de atendimento aos clientes, o comportamento no trânsito e a aplicação da direção defensiva no cotidiano. O terceiro pilar, de acordo com Márcio Furlan, é o papel como cidadão. “Ele é motorista profissional, responsável por um equipamento gigantesco nas estradas, e essa consciência é que vai fazer com ele tenha uma direção defensiva no percurso, hábitos de saúde melhores, realizando um checkup com frequência, afinal, é uma profissão que exige que a pessoa fique sentada de 8 a 11 horas”, afirma. Ele lembra que o motorista agraciado será um embaixador de boas práticas.

O objetivo da Scania Driver Competitions, conforme explica Furlan, é trabalhar pela valorização do motorista e pelo desenvolvimento da profissão, reforçando para toda a sociedade a importância desse profissional na cadeia do transporte sustentável. “A tecnologia vem crescendo, mas o motorista continua sendo o ator principal. É a peça fundamental para que se reduzam acidentes nas estradas e se diminua o custo operacional dos transportadores ou dos próprios trabalhadores”, salienta.

A competição, de acordo com o gerente, é, hoje, um fórum de capacitação dos motoristas. “Obviamente, a gente busca o grande campeão, o motorista no Brasil e, depois, de toda a América Latina. Mas tudo gira em torno das etapas, desde a fase de inscrição até a grande consagração”, informa.

Para ser escolhido o melhor motorista da América Latina, o profissional deve reunir conhecimento sobre tecnologias, legislação no trânsito e direção econômica. “Dirigindo um veículo de forma mais adequada, ele vai economizar combustível. Economizando combustível, ele irá reduzir seu custo operacional ou da empresa onde trabalha e, conseqüentemente, diminuir a emissão de poluentes. Assim, estará contribuindo, do ponto de vista da sustentabilidade, para o meio ambiente e questões econômicas e sociais”, pontua.

## PALAVRA DE UM COMPETIDOR

Luiz Narciso Monjardim de Lacerda, de 37 anos, morador de Cariacica (ES), é motorista de caminhão há 17 anos. Sua motivação para participar do concurso é a obtenção de melhor qualificação para enriquecer seu currículo profissional e adquirir experiência. “Particpei de edições anteriores, mas nunca passei das primeiras etapas. O processo seletivo foi muito bom, de alto nível. Não achei longo, pois o concurso dá chance para o motorista aprender mais. As duas primeiras fases, online, estavam complexas, mas, como a preocupação da Scania é compartilhar conhecimento, sempre havia material de apoio. A terceira fase foi presencial. Antes de fazermos as provas, a Scania nos ofereceu um treinamento bem completo com instrutores capacitados. Achei muito interessante. A competição tem seis etapas, e eu cheguei até a terceira. Saí com um bom aprendizado, que serviu para melhorar meu profissionalismo. E eu me senti valorizado”, relata.



# De olho no sistema de injeção

**Especialista ensina que cuidar do motor do caminhão é fundamental para garantir consumo adequado, potência e bom funcionamento do veículo**

**A**umento de consumo, perda de potência, dificuldade para dar a partida, mau funcionamento do motor. Todos esses podem ser sinais de que está na hora de fazer a manutenção do sistema de injeção de seu caminhão. Para entender melhor, a **Entrevias** conversou com Renato Travassos Martins Silva Junior, proprietário da Tradiesel Ltda.

**REVISTA ENTREVIAS: Como funciona o sistema de bicos injetores?**

Renato: Nós temos dois tipos de sistema de injeção. O primeiro é o mecânico, composto de bomba e bicos injetores. Esse sistema deixou de ser fabricado em caminhões por volta do ano 2000. O segundo é o eletrônico, dividido em dois subsistemas: o *common rail*, que consiste em uma bomba de alta pressão e injetores, e o sistema de unidade injetora.

**E qual é a importância da manutenção do sistema de injeção em geral?**

Por economia de combustível, pelo bom funcionamento e pela vida útil do motor. Quando o sistema começa a ficar desgastado, seja pelo tempo de uso, seja pela contaminação do óleo diesel, ocorrem a perda de potência, o aumento de consumo, a dificuldade na partida e o mau funcionamento do veículo. Quando existe uma dessas situações, com essas características, o problema pode ser o sistema de injeção. Quando fazer essa manutenção? Depende da montadora. O que é o ideal fazer? Consultar o manual do veículo e ver qual é o prazo de manutenção que cada montadora estipula. Segundo o manual do veículo, isso pode ser definido depois de um número X de quilômetros ou em cada revisão.

**Como é feita essa manutenção?**

No sistema mecânico, na bomba e no bico injetor. Leva-se o bico para um teste, onde são efetuados a verificação de pressão de abertura, a pulverização, o retorno etc. Em relação à bomba injetora, o exame já é mais visual. São feitas a desmontagem parcial ou completa da bomba e uma análise visual é realizada. Então, substituem-se as peças danificadas e remonta-se a bomba. Depois,



essa é levada a uma bancada de teste aferida, onde são feitos ajustes, medições e aferições, e, em seguida, ela é instalada no veículo. Já no sistema *common rail*, é um pouco diferente. A bomba de alta é desmontada, verificam-se as peças desgastadas, que devem ser substituídas, remonta-se a bomba (ela vai numa outra bancada, que não é a mesma da bomba injetora), e são feitos vários testes. Estando a bomba de acordo, ela é retirada da bancada e colocada no veículo. O injetor *common rail* também é um pouco diferente. Ele é removido do veículo, quando se faz uma limpeza parcial. Daí, o bico injetor entra numa bancada de teste, onde fica em média

de 15 a 20 minutos. Findo esse teste, o próprio equipamento emite um laudo técnico. É ou não feita a reparação do injetor. Já no sistema de unidade, desmonta-se a unidade injetora, verificam-se as peças desgastadas, que são substituídas. A unidade é montada, e fazem-se os ajustes mecânico e eletrônico. Depois, a unidade segue para um teste que se chama *cam box*. Estando tudo certo, ela é retirada da bancada e colocada no veículo.

**E o valor da manutenção? Existe uma estimativa?**

Não dá para dizer, pois são sistemas diferentes, de valores distintos. O valor será cobrado em função do defeito. Um exemplo: um injetor *common rail* é testado. Se estiver dentro de todos os parâmetros e especificações, não haverá o que fazer. Bastará reinstalá-lo no veículo. Tudo depende do teste, do desgaste da peça, do que está estragado ou não.

**Haverá consequências se o teste não for feito no prazo?**

Se um bico injetor travar, irá danificar o motor. Então, é preciso ter muito cuidado nas manutenções para se evitar esse tipo de problema.

**O tempo para fazer a manutenção varia para cada veículo?**

Se você trabalhar em condições normais, se o diesel não estiver sujo ou contaminado, se o tanque não estiver sujo, o caminhão vai rodar entre 300 mil e 500 mil km. Havendo contaminação, não tem prazo, porque ele pode estragar da noite para o dia. Então, é preciso fazer a troca de filtro, ir sempre a postos cujo diesel é de qualidade e cuidar do tanque do veículo. Isso consiste em realizar uma limpeza periódica e drenar o tanque e o filtro, o que é prioritário. O mais importante de tudo é o combustível que se usa porque o sistema de injeção é o primeiro a ter contato com o diesel. Então, se houver algum tipo de contaminação, ele irá estragar. ⚡

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





# DEFICIÊNCIA DE VITAMINA B12 – A EPIDEMIA INVISÍVEL

A deficiência de vitamina B12 é bem documentada nos livros de medicina, assim como suas causas e seus efeitos, mas, na prática médica, muitas vezes passa ela despercebida e é subdiagnosticada. Hoje, podemos afirmar que vivemos uma verdadeira epidemia de deficiência de vitamina B12 – estudos sugerem que 40% da população possui níveis sanguíneos com baixa dessa substância.

A vitamina B12 está envolvida em processos metabólicos essenciais, como a formação de sangue, a divisão celular, a regulação de genes e a síntese de hormônios e neurotransmissores. Outra função primordial dessa vitamina é o controle da inflamação subclínica – o nosso corpo é um sistema complexo de reações bioquímicas que dependem de micronutrientes, como as vitaminas, os minerais e os aminoácidos. Pequenas perturbações na quantidade desses produtos podem levar a reações em cadeia, que se manifestam como doenças. Níveis ótimos de vitamina B12 garantem uma prevenção eficaz contra doenças cardiovasculares e metabólicas.

É provável que muitos dos sintomas que são atribuídos ao “envelhecimento normal” sejam causados pela deficiência não diagnosticada de B12, tais como: perda de memória, declínio cognitivo, diminuição da mobilidade e perda da vitalidade.

Mas, afinal, por que a deficiência dessa importante vitamina é tão comum e tão maldiagnosticada? A verdade é que a vitamina B12 não é habitualmente dosada nos exames de rotina pela maioria dos médicos. E, embora níveis baixos dessa vitamina durante um longo período levem a sintomas sérios, os sinais iniciais dessa deficiência, como a fadiga, a depressão e inflamações, passam despercebidos como queixas comuns, as quais não são correlacionadas aos baixos índices vitamínicos.

Outro fato a ser citado são os valores de referência tidos como “normais”. No Brasil, consideram-se adequados níveis de vitamina B12 acima de 180 pg/ml. No entanto, já está comprovado o surgimento de sintomas associados a essa deficiência com valores abaixo de 450 pg/ml, e, em vários países, já se recomenda a reposição dessa vitamina em indivíduos que com níveis menores que 450 pg/dl.

A vitamina B12 está presente, basicamente, nos alimentos de origem animal, como carnes (especialmente as vísceras), peixes, ovos, leite e queijos. Veganos e vegetarianos são grupos que correm o risco de ter deficiência da vitamina.

Porém, sua deficiência não se deve apenas à baixa ingestão, mas também à dificuldade de absorção dessa substância pelo organismo. A deficiência “funcional” de B12 ocorre quando uma pessoa ingere uma quantidade adequada dela através da dieta, mas o corpo não consegue absorvê-la de forma eficiente. Distúrbios na mucosa do estômago e do intestino, medicamentos para distúrbios estomacais (como os já conhecidos omeprazol e ranitidina), anti-hipertensivos e remédios para diabetes, além de vários antibióticos, interferem na absorção da vitamina B12. Isso justifica o fato de pessoas que consomem alimentos com quantidades altas de vitamina B12, como a carne vermelha, apresentarem-se com exame sanguíneo diminuído dessa vitamina.

A suplementação de vitamina B12 é importante para a prevenção e o tratamento de diversas doenças, como Alzheimer, demência, anemia, anorexia, fadiga crônica, doenças intestinais, depressão, fibromialgia, gastrite, dores nos nervos (neuralgia), psoríase, dores nas costas, distúrbios do sono e estresse. Além disso, a B12 é fundamental para se terem boas performance esportiva e recuperação muscular.

A reposição de vitamina B12 é feita idealmente na forma de injeções musculares, sendo que a quantidade e a frequência das aplicações dependem de cada caso e devem ser avaliadas de forma individual. A manutenção de níveis otimizados pode ser feita através de suplementos via oral.

Você sabe como está seu nível sanguíneo de vitamina B12? Um exame simples de sangue pode dizer muito sobre sua saúde. Seu médico poderá orientá-lo a respeito da suplementação dessa vitamina. Manter níveis ótimos de vitamina B12 é uma maneira de gerenciar a saúde de maneira preventiva: corrigindo disfunções metabólicas antes que essas se tornem doenças e, na vigência de enfermidades já estabelecidas, somar seus benefícios aos tratamentos convencionais, tornando o controle mais fácil e eficaz. 📌

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



Assembleia



Senador José Medeiros

## Forte presença no Senado

**Diretoria da Fenacat se reúne com parlamentares com o objetivo de implementar projeto que permite a organização de transportadores por meio de associações**

O autor do Projeto de Lei 356/2012 é um dos principais parlamentares com que a diretoria da Federação Nacional das Associações de Caminhoneiros e Transportadores (Fenacat) se reuniu em outubro. O senador Paulo Paim (PT-RS) sugeriu a matéria que altera o artigo 53 do Código Civil para permitir aos transportadores de pessoas ou cargas que se organizem em associação de direitos e obrigações recíprocas com o objetivo de criar um fundo próprio, desde que seus recursos sejam destinados exclusivamente à prevenção e à reparação de danos ocasionados a seus veículos por furto, acidente, incêndio, entre outros motivos.

O objetivo do encontro foi solicitar o apoio do parlamentar para apresentar ao

senador Hélio José (PMDB-DF) o impacto negativo de suas emendas ao projeto, mostrando que elas descaracterizam a proposta original. O senador Eduardo Amorim (PSC/SE) também foi abordado pela diretoria para colaborar com a defesa do projeto.

Graças a essa atuação conjunta, as emendas foram retiradas, e a matéria está em plenário, aguardando somente o despacho da Presidência do Senado para ser pautada ou não.

Paralelamente, a diretoria da Fenacat iniciará um trabalho de articulação com os senadores a fim de destacar a importância do projeto para que eles assinem o requerimento de não pautar e que a proposta seja encaminhada à Câmara dos Deputados.



Senador Paulo Amorim e integrantes da Fenacat discutem ações em torno do projeto que legitima a atuação de associações de transportadores



Diretoria da Fenacat com o senador Eduardo Amorim





Alaone e Márcio se dedicaram ao projeto da empresa e, agora, inauguram a usina de biodiesel

Fotos: Camaquã/Divulgação

# Matéria-prima que vem de casa

**Distribuidora de alimentos do Rio Grande do Sul instala usina para fabricar biocombustível a partir do resíduo do óleo de cozinha e abastecer frota**

Quando o assunto é biocombustíveis, o Brasil se mostra em amplo desenvolvimento e com conhecimento tecnológico cada dia mais avançado, seja na academia, seja nos centros de pesquisas ou mesmo e, principalmente, nas empresas que dependem do produto em sua produção. O país exporta tanto tecnologia quanto matéria-prima. Quando a inovação vem de dentro da fábrica, é possível perceber que muito crescimento ainda virá pela frente. No Rio Grande do Sul, a Distribuidora

de Gêneros Alimentícios de Camaquã acaba de instalar uma usina de biodiesel da Biotechnos e pretende abastecer toda sua frota de caminhões.

O objetivo, segundo o diretor comercial da Camaquã Distribuidora, Márcio da Silva, é produzir e utilizar o biocombustível na frota de caminhões que a empresa usa para distribuir alimentos em 96 cidades gaúchas. A usina tem capacidade de produção de 150 mil litros de combustível por mês e vai processar exclusivamente óleos e gorduras residuais (OGR), usando resto de óleo de cozinha. Dependendo do volume da matéria-prima disponível, a expectativa da empresa é chegar a 20 mil litros de biocombustível por mês.

A distribuidora fez uma estimativa do quanto a população de Camaquã descarta no meio ambiente. São cerca de 600 mil litros de OGR ao ano, quantidade suficiente para abastecer a produção e contribuir para a sustentabilidade e reduzir a poluição no município. Alguns dos resultados ambientais imediatos são a proteção da

água e a redução de emissão de gases do efeito estufa, fortalecendo a economia de baixo carbono.

“A proteção ao meio ambiente, com a redução de emissões de gases de efeito estufa de nossa frota de caminhões, aliada à logística reversa de produtos que distribuímos em nossas operações, como os óleos vegetais e as gorduras, como é à nossa responsabilidade socioambiental, está entre nossos objetivos”, afirmou o diretor. Entre os 96 municípios abrangidos pela distribuidora estão a capital Porto Alegre e a região carbonífera, Centro-Sul e Sul, que atendem, juntas, a cerca de 45% da população do Estado. “Queremos nos tornar a primeira distribuidora de alimentos do país a atuar com combustível 100% sustentável”, afirmou Márcio.

A empresa usa hoje uma frota de 52 caminhões movidos a diesel. A expectativa é operar toda a frota com biodiesel, estimulando a redução de até 70% das emissões de gases do efeito estufa. Segundo cálculos feitos pela equipe da Camaquã,

a frota será responsável pela diminuição de 50 toneladas de CO<sub>2</sub>e q ao mês. O carbono equivalente é o somatório de todos os gases de aquecimento global. Também foi estimada a proteção de cerca de 500 milhões de litros de água. Estudos indicam que cada litro de OGR polui cerca de 25 mil litros de água.

De acordo com dados do Observatório do Clima, o petróleo é o principal poluente no Brasil, representando 72% das emissões de dióxido de carbono na atmosfera. Mais da metade dessas emissões vêm do setor de transporte. “O objetivo maior desse projeto é aumentar a consciência do nível geral de sustentabilidade, reduzindo a emissão de gases do efeito estufa e valorizando um produto que é considerado um resíduo



**TODO O CENTRO DE BETIM NA MESMA SINTONIA**

Direção artística: Márcio Freitas

**Amigos FM 87,9**  
Já todo mundo ouvindo!



Usina dentro da distribuidora de alimentos vai abastecer frota de mais de 50 caminhões

### PARA ENTENDER

Os biocombustíveis são derivados de biomassa renovável. Nesse caso, está sendo usado o resto de óleo de cozinha, mas também existem experiências bem-sucedidas com a utilização de mamona, dendê (óleo de palma), girassol, babaçu, amendoim, pinhão manso e soja, entre várias outras bases. O resultado é a produção de um combustível que pode substituir totalmente aqueles que são derivados de petróleo e gás natural.

No ano passado, a Empresa de Pesquisa Energética (EPE), órgão vinculado ao Ministério de Minas e Energia, divulgou uma pesquisa em que mostrou que o consumo de biodiesel aumentou 16,7% em 2014 em relação ao ano de 2013, somando 3,4 bilhões de litros consumidos. Segundo a pesquisa, em nove anos de implantação do Programa Nacional de Produção e Uso do Biodiesel (PNPB) – de 2005 a 2014 –, foram produzidos e consumidos mais de 17 bilhões de litros de biodiesel no país.

O Brasil é hoje o segundo na classificação do ranking mundial de produção e consumo de biodiesel, estando atrás dos Estados Unidos. De acordo com os dados de 2014 da EPE, a produção se concentra nos Estados do Sul e do Centro-Oeste, com 83% do biodiesel. ➔

altamente poluente”, destacou Alaone Souza e Silva, diretor financeiro da Camaquã Distribuidora. “Outra grande importância dessa iniciativa é que não se está suprimindo alimento da população, como cana-de-açúcar ou cereais, nem tampouco madeiras para a produção de combustíveis”, completou.

No Brasil, a produção de biodiesel a partir do óleo de cozinha é uma iniciativa inovadora. Para isso, foi preciso que se instalasse uma usina de biodiesel. Segundo a Camaquã Distribuidora, o parque instalado é de alta performance e possui excelência química. A Biotechnos, responsável pela usina, é uma organização de pesquisa de negócios alternativos e ecologicamente corretos. Ela atua desenvolvendo novos produtos industriais, projetos, assessoria e tecnologias para as áreas de bioenergia e biodiversidade.

A usina não usa água nem ácidos no processo de produção e não gera efluentes. A tecnologia utilizada tem registros e patentes verdes no Instituto Nacional de Propriedade Industrial (INPI).



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

# 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, 902 - Centro - Belo Horizonte  
www.triciclosbandeirantes.com.br

VENDAS  
11 3544-9725 / 11 3544-9726  
Ligue e agende uma visita



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



**motocar**  
Bandeirantes TRICICLOS

# Energia renovada

**Representantes da indústria de biodiesel apresentam metas de redução de gases de efeito estufa e de fomento à produção do setor**



“Desde o ano passado, começamos a desenhar projeções do que seria o comportamento do biodiesel no cenário no período de 2025 e 2030.”

**Donizete Tokarsky, diretor-superintendente da União Brasileira do Biodiesel e Bioquerosene**

Entidades brasileiras do setor de biodiesel elaboraram e entregaram ao Ministério de Minas e Energia um documento com propostas que auxiliam no cumprimento das metas assumidas pelo Brasil na Contribuição Nacionalmente Determinada (INDC, na sigla em inglês), durante a COP21, em Paris, no ano passado. O documento, feito pela União Brasileira do Biodiesel e Bioquerosene (Ubrabio) junto à Associação Brasileira das Indústrias de Óleos Vegetais (Abiove) e à Associação dos Produtores de Biodiesel do Brasil (Aprobio), foi apresentado ao secretário de Petróleo, Gás Natural e Combustíveis Renováveis, Márcio Félix, no início deste mês.

Em 2015, o país assumiu metas ousadas – ratificadas pelo presidente Michel Temer neste ano – de redução da emissão de Gases de Efeito Estufa (GEE) até 2030. Aumentar a participação de bioenergia sustentável, incluindo os biocombustíveis, o que implica o aumento da mistura de biodiesel no diesel mineral, é uma das propostas.

Para o diretor-superintendente da Ubrabio, Donizete Tokarsky, que participou da reunião com Márcio Félix, o chamado do governo federal nesse momento casou com as ações que vinham sendo adotadas pela entidade. “A Ubrabio, já há algum tempo, fazia projeções para cumprir metas do INDC. Desde o ano passado, começamos a

desenhar projeções do que seria o comportamento do biodiesel no cenário no período de 2025 a 2030. Então, fizemos uma reunião com entidades do setor e passamos a desenhar esse documento apresentado ao Ministério de Minas e Energia”, afirma Tokarsky.

As propostas partiram da Lei 13.263, sancionada em março último, que prevê o aumento gradual da mistura compulsória de biodiesel ao diesel vendido ao consumidor final. Atualmente, o percentual de adição obrigatória, em volume, é de 7%. Em março do ano que vem, deverá ser de 8%; em março de 2018, de 9%; e, em março de 2019, de 10%. Ainda conforme previsto na legislação, o Conselho Nacional de Política Energética poderá ampliar a adição de biodiesel ao óleo diesel para 15%.

De acordo com o diretor-superintendente da Ubrabio, a expectativa é que esse patamar seja alcançado até 2025 e que, em 2030, o país chegue ao B20 (adição de 20% de biodiesel). “Fizemos essas contas, primeiramente, com base no compromisso que o Brasil assumiu; depois, na importação de diesel. Pelas projeções da Agência Nacional do Petróleo, em 2025, vamos importar cerca de 15 bilhões de litros de diesel fóssil. Em 2030, serão 28 bilhões de litros. Então, além de compensar e participar desse compromisso brasileiro, temos que pensar em possibilidades de neutralizar essas importações”, ressalta.

## PROPOSTAS APRESENTADAS AO MINISTÉRIO DE MINAS E ENERGIA

- Adotar política de promoção à industrialização da soja, aumentando o percentual de processamento interno de 40% em 2016 para 65% em 2030.
- Ampliar a competitividade internacional dos produtos da soja, sobretudo o farelo, que deve crescer em representatividade no mercado mundial de 11% em 2016 para 20% em 2030.
- Adequar a política tributária nacional ao sistema tributário vigente nos principais países competidores do Brasil, isto é, estabelecer isonomia tributária nas exportações do complexo da soja, o que requer mudanças principalmente no ICMS, no PIS-Pasep, no Cofins e no Funrural.
- Conquistar maior participação no mercado internacional a partir da redução da escalada tarifária nos países importadores e da celebração de acordos para o aumento da venda de produtos da soja, especialmente com a China, onde podem ser negociadas cotas mínimas.
- Equacionar a situação fundiária nos Estados, fornecer crédito e investir em infraestrutura logística, permitindo, assim, maior e melhor uso das potencialidades regionais.
- Manter as linhas de crédito e os programas voltados à expansão da cultura da palma de óleo e da indústria para seu processamento, visando à redução das importações de seus óleos e ao aproveitamento de parte dessa produção para o biodiesel.
- Criar o zoneamento agroecológico para as palmáceas brasileiras, como a macaúba e o babaçu, e linhas de crédito para o extrativismo sustentável e o fomento de plantações comerciais e da indústria de processamento dessas palmáceas.
- Promover incentivos à cadeia de proteína animal por meio, principalmente, da abertura de novos mercados para a exportação desses produtos, aumentando o consumo doméstico de farelo de soja.
- Incentivar a cadeia da produção da carne bovina, incluindo a intensificação da produção e da utilização de pastagens e, principalmente, da abertura de novos mercados para a exportação dos produtos, aumentando a produção interna de sebo bovino e disponibilizando novas áreas para a expansão da cultura de oleaginosas.
- Oferecer linhas de crédito para capital de giro e, futuramente, financiamento de unidades de produção de biodiesel e processadoras necessárias ao atendimento de novas demandas.
- O Programa do Selo Combustível Social permitiu a inclusão de milhares de produtores rurais na cadeia produtiva, bem como trouxe ganhos reais para esses agricultores. Contudo, esse instituto deve passar por amplos ajustes, visando-se, inclusive, à redução de seus altos custos e da burocracia já verificados, bem como por avaliações periódicas e criteriosas.

(Fonte: Abiove, Aprobio e Ubrabio)

Segundo ele, as projeções feitas pelas entidades levaram a uma taxa de crescimento do país de 3,9% ao ano aproximadamente, considerando-se a última década. Seguindo-se esses cálculos, o consumo de diesel no Brasil daqui a 14 anos será de 90 bilhões de litros – hoje, é de cerca de 60 bilhões de litros –, o que resultará em uma demanda de 18 bilhões de litros de biodiesel, já que a estimativa é que a adição ao óleo diesel seja de 20% até lá.

### INVESTIMENTOS E BENEFÍCIOS

Para atender a esse aumento da procura por biodiesel, será preciso também ampliar o parque fabril brasileiro. A atual capacidade instalada de 7,3 bilhões de litros por ano deverá saltar para 18 bilhões de litros por ano em 2030. “Assim, no período de 2019 a 2030, serão necessárias novas 48 unidades de processamento de soja e 59 usinas de biodiesel com capacidade média de produção de 4.000 t/dia e 700 m³/dia, respectivamente. Para que se concretize esse cenário, prevê-se que o volume de investimentos correspondentes necessários no período seja de R\$ 21,7 bilhões, aqui não sendo considerados os investimentos nas novas unidades de processamento das outras oleaginosas”, conforme consta no documento entregue ao governo federal.

Na avaliação feita pela Ubrabio em parceria com a Abiove e a Aprobio, tendo em vista o B20 como mistura mínima obrigatória em 2030, o Brasil terá como contrapartida uma redução da emissão de CO2 equivalente a 250 milhões de árvores plantadas por ano; a diminuição da incidência de doenças provocadas pela poluição (e consequentes internações e até óbitos); e uma maior geração de empregos por conta do aumento do processamento da soja, que deixará de ser exportada *in natura* e passará a ser processada em maior percentual internamente. Além disso, o biodiesel representará próximo de 9% da Matriz de Combustíveis Brasileira.

Também haverá a absorção do excedente de óleo gerado na produção de farelo proteico demandado para a nutrição animal; o incremento da produção e do uso do óleo de palma em regiões carentes de oportunidades econômicas e em condições ambientalmente sustentáveis, possibilitando a criação de uma cadeia produtiva no leque de produção agrícola nacional; a redução da necessidade de importação de diesel, evitando-se, assim, dispêndios em 2030 da ordem de US\$ 4 bilhões; a previsibilidade de crescimento da demanda de biodiesel da geração de investimentos em bens de capital, movimentando os diversos setores: dos de serviços de engenharia aos de produção industrial de máquinas e equipamentos.

Entre as alternativas à soja para o aumento da produção do biodiesel, o óleo de algodão, de palma (dendê) e outras possibilidades, como a macaúba (espécie de palmeira nativa muito encontrada em Minas Gerais), são destacados por Tokarsky. Um elemento muito presente no nosso dia a dia e que também pode entrar na composição é o óleo residual, de fritura, que, hoje, o Brasil lança no esgoto, no meio ambiente (aproximadamente 98%). “Temos que ampliar esse mercado de outros produtos para a produção de biodiesel”, conclui o representante da Ubrabio.

O documento segue, agora, para um processo de avaliação de vários setores do governo federal, que deverão se manifestar a respeito pelas entidades representativas da indústria de biodiesel para que o Ministério de Minas e Energia tome um posicionamento e adote as medidas de interesse. 📌

**Estudo feito pela CNT mostra que 58% dos 103 mil quilômetros de rodovias analisados estão em situação ruim de pavimento, sinalização e geometria**

# Péssimo caminho

A Confederação Nacional do Transporte (CNT) divulgou no final do mês de outubro a 20ª edição da pesquisa que analisa in loco a situação das rodovias brasileiras. A Entrevias esteve no lançamento da edição da pesquisa, em Brasília, a convite da CNT. Foram 103.259 quilômetros analisados, sendo que 58,2% deles apresentam algum tipo de problema como pavimento, sinalização e geometria da via. Cada um destes itens foi avaliado separadamente. Em relação ao pavimento, por exemplo, 48,3% dos trechos foram classificados como regular, ruim ou péssimo.

No quesito sinalização, mais da metade das rodovias apresentaram problemas, seja falta ou placas e faixas apagadas e danificadas. Já na geometria, a pesquisa constata-

tu falhas em 77,9% dos trechos pesquisados. Do ano passado para este ano, houve aumento de 26,6% no número de pontos críticos nas estradas, com buracos grandes, quedas de barreiras, pontes caídas e erosões. Eram 327 pontos em 2015 e agora foram encontrados 414 pontos.

Segundo cálculo da pesquisa, os problemas na pavimentação das rodovias geram um aumento de 24,9% no custo operacional do transporte. A pesquisa revelou ainda dados de investimentos em infraestrutura no setor este ano em comparação a 2015. O investimento federal para todos os modais foi de apenas 0,19% no Produto Interno Bruto (PIB) em 2015. Somente em rodovias, foram R\$ 5,95 bilhões, quase a metade do valor gasto com acidentes na malha rodoviária federal, R\$ 11,15 bilhões.



Agência CNT/Divulgação

Serão implantados 60 simuladores nas unidades do país até julho de 2017



Vitor Sá - 26/10/2016

Apresentação dos dados foi feita em Brasília no fim de outubro

## SIMULADOR

Durante a apresentação dos dados, em Brasília, os participantes também puderam testar o simulador de direção do Serviço Social do Transporte e Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte (Sest Senat). Ele será usado em todas as unidades do país nos treinamentos ofertados aos motoristas profissionais de cargas e passageiros. A ideia é aumentar a segurança e reduzir os custos dos transportadores. O projeto

“Simulador de direção Sest Senat – Eficiência e Segurança no Trânsito” irá implantar 60 equipamentos híbridos para capacitar motoristas de caminhão, carreta e ônibus.

Cada simulador custa, em média, R\$ 692 mil. Além da aquisição, o Sest Senat divulgou que irá desenvolver cursos, horas técnicas de manutenção, capacitação de instrutores e a proposta pedagógica do projeto. A meta é formar 50 mil profissionais em três

anos. No simulador, os motoristas vivenciam situações de risco. A primeira unidade a receber é Samambaia, no Distrito Federal. Até a metade de 2017, todos serão implantados nas unidades. Os cursos que terão o uso do equipamento terão conteúdo como condução segura e econômica, situações de risco, uso de tecnologias, aperfeiçoamento de motoristas para transporte de passageiros e cargas especiais, e manobra. 📍

## RETRATO DO PAÍS



**BR-356 – MURIAÉ, MINAS GERAIS**  
Rodovia federal com pista estreita, sinuosa e esburacada



**BR-491 – PARAGUAÇU, MINAS GERAIS**  
Parte da pista cedeu e, sem conserto, oferece risco aos motoristas



**BR-367 – SALTO DA DIVISA, MINAS GERAIS**  
Pista completamente esburacada, sem sinalização e acostamento



**BR-367 – JACINTO, MINAS GERAIS**  
Pista com areia, muitos buracos e sem acostamento



**BR-359 – LADÁRIO, MATO GROSSO DO SUL**  
Uma rodovia federal que é puro barro e poeira, sem asfalto e sinalização



**BR-455 – UBERLÂNDIA, MINAS GERAIS**  
Pista inexistente e sem sinal de obras. Caminhão “dança” em meio à poeira



**BR-407 – TANHAÇU, BAHIA**  
Rodovia de pista única, obrigando motoristas a aguardar e trafegar em local estreito e perigoso



**BR-158, CAIAPÔNIA, GOIÁS**  
Motoristas são obrigados a invadir pista contrária para fugir dos buracos

Baterias, peças e serviços

**AUTO ELÉTRICA TROVÃO**  
O SORRISO DO CAMINHONEIRO  
Especialista em Diagnóstico  
O MAIS RÁPIDO E MODERNO

Fones: 3592-2063 / 3592-2267

Rastreamento em toda linha diesel leve e pesado.

**31 3592-2063 / 3053-2804**

**DIREÇÕES  
HIDRÁULICAS  
BOMBAS E PISTONS  
DE CABINE**

**Futura**

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

**SOMAR**  
PEÇAS DIESEL

**SCANIA**  
PEÇAS PARA SCANIA,  
CAMINHÕES E ÔNIBUS

contato@somardiesel.com.br  
**(31) 3390-8100**  
Rodovia BR-381, nº 3.416 - Inconfidentes  
Contagem - MG



Aqui você encontra a bateria certa para seu veículo.



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



**AGORA TEMOS FEIRINHA  
ORGÂNICA PARA VOCÊ!**

Verduras, frutas e legumes fresquinhos, sem nenhum tipo de agrotóxico, com selo Orgânicos do Brasil.

Toda sexta-feira, das 12h às 19h, e sábados, das 8h às 13h.  
Avenida Edméia Mattos Lazzarotti, 2.610, Ingá Alto - Betim (Após o colégio Marrian).





**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.