

entre- a voz da estrada **vias**

SAÚDE

Febre amarela: saiba como se prevenir da doença que deixou Minas Gerais em alerta neste início de ano

SEGURANÇA

Grupo responsável por buscar alternativas para o combate à violência nas estradas é oficializado



PLANEJE-SE OU SERÁ DEVORADO

Empresas de transporte rodoviário de cargas precisam de ferramentas de gestão, como o planejamento estratégico, para aprimorar negócios, pois não há lugar para amadores



Retífica Nossa Senhora Aparecida

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

Av. Presidente Costa e Silva, 203 B. das Indústrias
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, 507 - Centro - Betim/MG
www.triciclosbandeirantes.com.br

VENDAS

011 3544-9725 / 011 3544-9726

Ligue e agende uma visita



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



motocar
Bandeirantes TRICICLOS

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



freem.com.br

Imagens meramente ilustrativas.



Inbound para a indústria automobilística



Outbound para a indústria automobilística



PDI Pre-delivery inspection

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

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

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

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

TEGMA
Gestão Logística

www.tegma.com.br

**DIRETOR GERAL**

Geraldo Assis
geraldoassis@assispublicacoes.com.br

EDITORA

Daniele Marzano
contato@assispublicacoes.com.br

REDAÇÃO

Cristina Guimarães,
Iêva Tatiana, Patrícia Giudice
e Vanessa Souza

COMERCIAL

Sabrina Bittencourt
sabrinabittencourt@assispublicacoes.com.br

FINANCEIRO

Gisleny Lopes Assunção
financeiro.assispublicacoes@gmail.com

FOTOS

Arquivo **Entrevias**

REVISÃO

Daniele Marzano

IMPRESSÃO

Gráfica Del Rey

TIRAGEM

10 mil exemplares

TODOS OS DIREITOS RESERVADOS

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

Entrevias não se responsabiliza por textos opinativos assinados.

"As opiniões expressas nos artigos assinados são de responsabilidade de seus autores.

Informes publicitários são de responsabilidade das empresas que os veiculam,
assim como os anúncios são de responsabilidade das empresas anunciantes."

Entrevias, por meio de um 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

UMA PUBLICAÇÃO DA AUTOGESTÃO PUBLICIDADE E CONSULTORIA LTDA.

CNPJ: 02.841.570/0001-30
Tel.: (31) 3593-0042
(31) 98688-0614
contato@assispublicacoes.com.br

Entrevias apoia: www.anjosdoasfaltomg.blogspot.com



Planejar é preciso!

Já faz alguns anos que muitas empresas, a fim de sobreviverem no mercado, adotaram o planejamento estratégico como principal ferramenta de gestão. O instrumento permite que metas sejam traçadas, projetos importantes, priorizados, e os caminhos mais adequados para o crescimento da organização, estabelecidos. E, em tempos de crise, essa prática se torna essencial para a condução de qualquer negócio, inclusive para as transportadoras de cargas, afinal, esse foi um dos segmentos mais afetados pelas dificuldades econômicas que tomaram conta do país desde o segundo semestre de 2014. Por isso, aproveitando este início de ano, em que as práticas se renovam, a **Entrevias** traz em sua reportagem de capa orientações de especialistas que podem auxiliar empresários a se organizarem e alcançarem resultados positivos em suas ações.

Outro assunto desta edição também vai contribuir para o cenário econômico no setor de transportes. É que a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) autorizou mais empresas a comercializarem a chamada TAG, dispositivo de identificação eletrônica dos veículos de carga. O uso do equipamento é obrigatório desde agosto de 2016.

Importante destacar ainda a matéria que trazemos informando os reajustes que os pedágios cobrados em trechos das rodovias concedidos sofreram. Transportadores e motoristas devem estar atentos aos novos valores praticados.

E atenção redobrada para a saúde por parte dos profissionais do transporte neste início de ano: é que o Estado de Minas Gerais vive um surto da febre amarela. Alguns cuidados são necessários para todos se prevenirem da doença, sobretudo quem ainda não se imunizou. Saiba como se proteger nas próximas páginas.

Tenha uma proveitosa leitura e um excelente e produtivo 2017! 📖

Edição 152



contato@assispublicacoes.com.br



DISTRIBUIDORA AUTO PEÇAS DIESEL
ACESSÓRIOS E AUTO PORTAS
PEÇAS ELÉTRICAS E COLISÃO



MULTIMARCAS



AUTO ELÉTRICA DIESEL ESPECIALIZADA
MANUTENÇÃO INJEÇÃO ELETRÔNICA
INSTALAÇÃO ACESSÓRIOS E PEÇAS COLISÃO

DINATEC@GMAIL.COM | TEL: (31) 3531-3404 . 3593-6817 . 3593-6948 . 3037-5437
AV. MARCO TULIO ISAAC, 10.200 - BAIRRO LARANJEIRAS - BETIM - MG

8 MEIO AMBIENTE

Motoristas fazem uso de outros reagentes no lugar do Arla 32, burlando a legislação e comprometendo a qualidade do ar

10 SAÚDE

- Surto de febre amarela deixa Minas Gerais em alerta. Saiba como se precaver da doença.
- Para evitarem a trombose, profissionais do volante devem parar e descer do veículo a cada três horas

14 FINANÇAS

Conheça os novos valores das tarifas cobradas em trechos de rodovias federais concedidos

16 CAPA

Em tempos de crise, o planejamento estratégico torna-se uma ferramenta de gestão fundamental para a superação de desafios

30 LEGISLAÇÃO

- Para multarem motoristas que utilizam som alto, agentes de trânsito não precisam mais medir os decibéis
- Aprovada proposta que susta resoluções que exigem o uso da película conhecida como “terceira placa”

Wilson Dias/Agência Brasil



34 SEGURANÇA

Grupo gestor responsável pela criação de estratégias contra a violência nas estradas já é oficial

36 VEÍCULOS

ANTT autoriza a comercialização do dispositivo de identificação eletrônica em veículos de carga, a TAG, por mais empresas

38 FIQUE DE OLHO

Ações da operação Rodovida serão retomadas no período de Carnaval

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.



Av. Perina Venceslau do Prado, 233
Juscelino Kubischek | Igarapé | MG
CEP.: 32900-000 | (31) 3522.1499

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

AUTOPORT



PETROVILA
COMBUSTÍVEIS

www.petrovila.com.br

Transporte e Revenda de Combustíveis

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

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



Querosene, aguarraz, thinner e outros



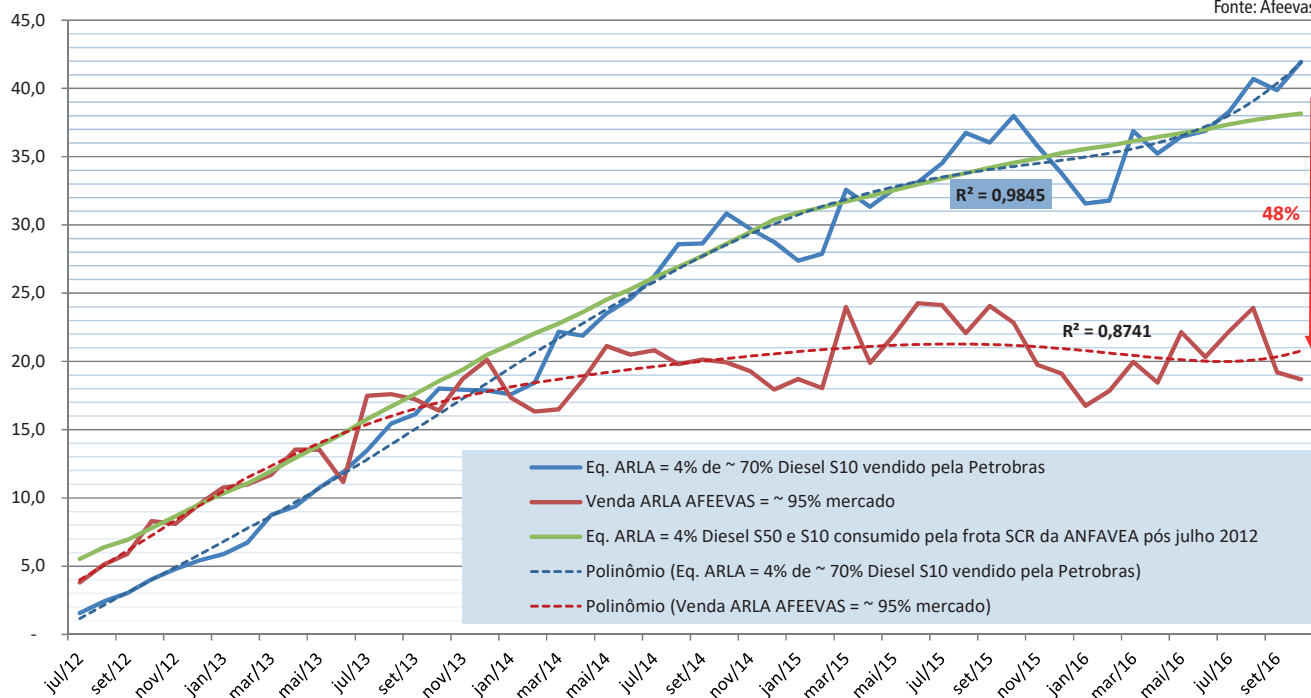
Qualidade Total
em Solventes

www.petrovila.com.br

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

ARLA 32 : Demanda Estimada x Vendas Realizadas (mil m³)

Fonte: Afeevs



Trapaça ambiental

Motoristas e transportadores burlam a legislação ao não utilizarem Arla 32 nos veículos. Alguns optam por reagentes de fabricação caseira, comprometendo a qualidade do ar e até o funcionamento dos motores.

A utilização do Agente Redutor Líquido de Óxido de Nitrogênio Automotivo (Arla) em veículos de carga com sistema de Catalisadores de Redução Seletiva (CRS) é obrigatória desde 2012 no Brasil, conforme estabelecido por uma norma do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama). Pouco mais de quatro anos depois, no entanto, quase metade da frota que deveria atender à exigência está, na verdade, descumprindo-a.

Levantamento feito pela Associação dos Fabricantes de Equipamentos para

Controle de Emissões Veiculares da América do Sul (Afeevs) mostra que, em outubro do ano passado, o uso do reagente químico à base de ureia estava 48% abaixo do esperado, considerando-se que a demanda pelo Arla 32 deveria acompanhar a do diesel S-10. De acordo com o gráfico acima, as curvas têm se distanciando, e esse movimento divergente preocupa o mercado.

Segundo o diretor-adjunto da Afeevs, Elcio Luiz Farah, os dados da associação podem apresentar uma pequena margem de erro, o que não mitiga os efeitos nocivos da emissão de poluentes na atmosfera.

"Acima de 20% da não utilização do Arla 32 é prejuízo total. Além de não ganharmos nada, perdemos muito. Mesmo que o déficit não seja superior a 40%, seja de 30%, por exemplo, é muita coisa, é uma emissão significativa", explica.

Na avaliação de Farah, uma das razões para a burla da legislação é a questão econômica. De acordo com ele, as pessoas querem evitar despesas — o reagente custa caro — e acabam comprometendo a fase P7 do Programa de Controle de Poluição do Ar por Veículos Automotores (Proconve), do Conselho Nacional do Meio Ambiente. "Existem duas classes de fraudes. Uma delas é não usar o produto, burlando o sistema. Outra é utilizar um produto inadequado, que prejudica o meio ambiente e o veículo também. Por isso, o Arla 32 é certificado pelo Inmetro (Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia), o que garante que ele atenda às exigências", reforça Farah.

Segundo a diretora da Federação das Empresas do Transporte de Cargas do Estado de Minas Gerais (Fetcemg), Juliana Martins, a falta de fiscalização é um fator que contribui para a abdição dos transportadores. Muitos deles aproveitam essa brecha para utilizar um tipo de Arla caseiro, produzido a partir do reaproveitamento da água da chuva acrescida de ureia animal. "O veículo até aceita essa mistura, mas, em longo prazo, ele apresenta problemas. Essa manobra inclusive ocasiona perda da garantia nas concessionárias", salienta.

Elcio Farah reafirma a deficiência da fiscalização no Brasil. Conforme é destacado por ele, atualmente, apenas o Ibama e a Polícia Rodoviária Federal (PRF) se encarregam de verificar a utilização do Arla 32



Para o diretor-adjunto da Afeevas, Elcio Luiz Farah, ao não utilizarem o Arla 32 em seus veículos, as pessoas estão comprometendo a qualidade do ar

nos veículos em que o reagente é obrigatório, o que ele considera "insignificante". "É importante que isso seja estendido para demais polícias e agentes ambientais. Só assim vamos conseguir reduzir a burla do sistema e a poluição do ar e deixar os veículos em condições ideais", diz ele.

ALTERNATIVA FRAUDULENTA

A demanda enfraquecida pelo produto tem causado prejuízos também a quem apostou na comercialização dele. Juliana Martins, que é diretora de uma Transportadora-Revendedora-Retalhista (TRR) em Betim, conta que a empresa investiu em tanques de armazenamento, carregamento automatizado e caminhões especializados apostando em uma grande procura pelo Arla 32, mas não foi o que aconteceu.

"Deixamos de vender o reagente e tivemos de aproveitar os veículos para o transporte comum de combustíveis. O equi-

pamento comprado está sendo utilizado para outras finalidades, e o Arla 32 agora serve para consumo próprio, e não mais para revenda. Realmente, (a procura) ficou muito abaixo da expectativa", afirma.

DESTAQUE NEGATIVO

Embora a Afeevas não disponibilize dados regionalizados, Minas Gerais destaca-se negativamente quanto ao emprego do Arla 32. Segundo Farah, o Sudeste do país apresenta um déficit maior do que as outras regiões brasileiras justamente por concentrar a maior malha rodoviária e pelo fato de o grande tráfego passar por aqui.

De acordo com a associação, "caso o veículo utilize produto pirata, emulador ou 'chip paraguaio', além de haver a possibilidade de o caminhão ser retido pelas autoridades policiais, a ação configura crime ambiental e pode gerar multa ao transportador ou ao motorista".

MIL 32 O Arla do Cegonheiro

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



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

Telefax: (31)3593.0002

Alerta contra a febre

Minas Gerais vive surto da doença, e autoridades sanitárias recomendam a atualização do cartão de vacinação. Foram 38 mortes por suspeita da febre na primeira quinzena de janeiro.

O Estado de Minas Gerais está em alerta por causa da infecção por febre amarela. Mortes de moradores das zonas rurais das regiões Leste e Vale do Rio Doce já foram confirmadas, o que tem provocado uma corrida aos postos de saúde em busca da vacina. A febre amarela é uma doença infecciosa grave. Causada por vírus e transmitida por mosquitos tanto em área urbana quanto em silvestre, a febre amarela tem preocupado as autoridades sanitárias por conta da possibilidade de que ela chegue aos grandes centros e comece a ser transmitida pelo *Aedes aegypti*, o mesmo transmissor da zika, da chikungunya e da dengue e que é um potencial vetor da febre amarela. Por isso, é importante que a população esteja atenta à última data da vacina e à atualização do cartão das crianças, principalmente os viajantes.

Em Minas, o foco está concentrado nas áreas rurais de Coronel Fabriciano, Governador Valadares, Manhumirim e Teófilo Otoni. Até o dia 13 de janeiro deste ano, haviam sido notificados 133 casos suspeitos de febre amarela no Estado, sendo 20 deles prováveis, cujos pacientes apresentaram quadro clínico suspeito. Foram notificados 38 óbitos nos municípios de Piedade de Caratinga, Ladainha, Ubaporanga, Ipanema, Itambacuri e Malacacheta.

O subsecretário de Vigilância e Proteção à Saúde, Rodrigo Said, diz que a situação no Estado é de atenção. "A notificação desses casos põe Minas Gerais em estado de alerta. Mesmo com o resultado positivo deles, estamos realizando uma investigação epidemiológica com as famílias, verificando históricos de vacinação e o deslocamento desses pacientes para a confirmação final", explica. A principal ação agora, segundo ele, é intensificar a vacinação contra a febre amarela, atualizar os cartões de vacina dos moradores das áreas com foco e potencializar as formas de divulgação sobre as medidas de prevenção e controle", diz.

Gil Leonardi/Imprensa MG



A vacina contra a febre amarela é gratuita e recomendada para todas as pessoas, principalmente para quem mora em áreas com indícios da doença ou quem vai viajar para esses locais



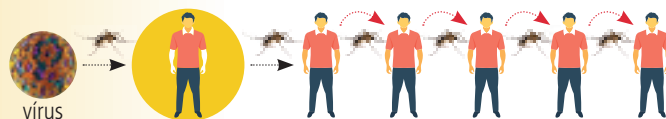


amarela

SAIBA MAIS

Transmissão:

O vírus é transmitido pela picada dos mosquitos transmissores infectados – o *Haemagogus*, na versão silvestre, e o *Aedes aegypti*, na urbana



Sintomas:

Dor de cabeça intensa, início súbito de febre, calafrios, fadiga e fraqueza, dor no corpo, náuseas e vômitos. Em casos mais graves, a febre amarela pode provocar febre alta, icterícia, que é a coloração amarelada da pele e do branco dos olhos, prostração elevada, torpor mental, redução e ausência da produção de urina, hemorragia e insuficiência de múltiplos órgãos.

Prevenção:

A vacinação é a única forma de evitar a febre amarela. A imunização contra a doença, que consta no Calendário Nacional de Vacinação, possui eficácia acima de 95%.

A vacinação:

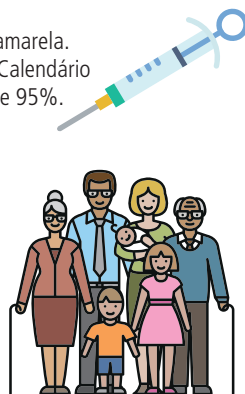
Crianças de **6 a 9 meses** incompletos (em situação de emergência epidemiológica, surtos, epidemias ou viagem para áreas de risco)

Crianças de **9 meses a 4 anos** (uma dose aos **9 meses** e outra aos **4 anos**)

Crianças a partir de **5 anos** que receberam uma dose da vacina (uma dose da vacina e, após dez anos, outra de reforço)

Pessoas a partir de **60 anos** que nunca foram vacinadas ou que não têm comprovante de vacinação (o médico deve avaliar a situação)

Viajantes (no caso da primeira vacinação, uma dose de vacina dez dias antes da viagem)



VACINAÇÃO

A vacina é recomendada para todas as pessoas, principalmente para quem mora em áreas com indícios de febre amarela ou quem vai viajar para esses locais. O Sistema Único de Saúde (SUS) oferece a vacina gratuitamente em todos os postos de saúde. Ela deve ser aplicada pelo menos dez dias antes do deslocamento para áreas de risco porque seu efeito começa a ocorrer no organismo dez dias depois. E, a cada dez anos, ela deve ser repetida para todas as pessoas. Por isso, é importante ficar de olho no cartão de vacinação.

O Programa Nacional de Vacinação do SUS preconiza que a primeira dose da vacina contra a febre amarela seja aplicada aos 9 meses de vida. No entanto, no momento de surto da doença, o Ministério da Saúde autorizou que os municípios iniciem o ciclo de vacinação aos 6 meses. O primeiro reforço deve ocorrer aos 4 anos, e outra dose precisa ser aplicada na adolescência e, a partir daí, repetir-se a cada dez anos.

As contraindicações para a vacina são idade menor que 6 meses, histórico de reação anafilática a substâncias presentes na vacina, como ovo de galinha, gelatina e outros produtos que contêm proteína animal bovina; e de doenças do timo, como miastenia grave, timona, ausência de timo ou remoção cirúrgica; pacientes com imunossupressão de qualquer natureza, submetidos a transplante de órgãos e com neoplasias. As gestantes devem ser avaliadas e vacinadas com indicação médica.

SINTOMAS

Segundo a Secretaria de Estado de Saúde de Minas Gerais (SES-MG), geralmente, quem contrai o vírus da febre amarela não chega a apresentar sintomas, ou, se eles aparecem, são fracos. As primeiras manifestações ocorrem de repente: febre alta, calafrios, cansaço, dores de cabeça e muscular, náuseas e vômitos por cerca de três dias. "A forma mais grave da doença é rara e costuma aparecer após um breve período de bem-estar, até dois dias, quando pode haver insuficiências hepática e renal, icterícia (olhos e pele amarelados), manifestações hemorrágicas e cansaço intenso. ⓘ

Fonte: Ministério da Saúde



Por conta das longas jornadas no volante e da sequência de horas na mesma posição, motoristas podem sofrer problemas de circulação. O ideal, segundo especialistas, é que eles desçam do veículo a cada três horas. façam alongamentos e pequenas caminhadas.

descer e se alongar

Dores musculares, tensão e desconforto nas pernas podem se tornar reclamações recorrentes de quem permanece muito tempo sentado na mesma posição, como é o caso de quem tem o volante como parceiro de longas viagens. Se o quadro for frequente, esses incômodos podem se transformar em problemas ainda mais graves, como os de coluna e de circulação.

De acordo a Sociedade Brasileira de Angiologia e de Cirurgia Vascular (SBACV), cerca de 120 mil novos casos de trombose venosa profunda (coagulação de vasos sanguíneos) são diagnosticados por ano no Brasil — e profissionais que passam muitas horas na mesma posição precisam ficar atentos. É que, segundo a entidade, pode haver a redução da circulação sanguínea atrás dos joelhos em 50% para aquelas pessoas que ficam ao menos 90 minutos sentadas.

A trombose pode levar a algumas complicações, e a mais comum é a embolia pulmonar. “A embolia acontece, inicialmente, na forma de coágulos formados em veias — como é o caso da trombose venosa, que ocorre frequentemente nas pernas. Os coágulos podem cair na circulação e atingir as artérias pulmonares, ocasionando a embolia”, explica a pneumologista e diretora científica da Sociedade Mineira de Pneumologia e Cirurgia Torácica (SMPCT), Virgínia Pacheco

DICAS PARA EVITAR A TROMBOSE E A EMBOLIA PULMONAR:

- Faça pequenas caminhadas no mínimo três horas;
- Nas paradas durante as viagens, desça do veículo e se alongue;
- Utilize roupas confortáveis nos trajetos em que irá permanecer muito tempo sentado;
- Mantenha-se hidratado com muita água;
- Pessoas com histórico de insuficiência venosa ou varizes devem consultar um médico para iniciar o uso de meias de compressão elástica.

Guimarães. “A embolia é uma emergência cardiovascular na qual ocorre uma oclusão de artérias pulmonares, o que, dependendo da gravidade, pode gerar insuficiência cardiorrespiratória e morte”, acrescenta.

A especialista ressalta a importância de pessoas como os profissionais do volante encontrarem um local seguro para parar e descer do veículo. “A circulação nas pernas inicia-se nos pés e vai em direção ao coração e aos pulmões. Isso significa ter um fluxo contra a gravidade. Algumas válvulas conti-

das nas veias das pernas, além do movimento dos músculos da região, como os da panturrilha, contribuem para que essa circulação ‘de baixo para cima’ aconteça de forma eficaz. Por isso, é importante parar, no máximo, uma vez a cada três horas. Isso irá auxiliar esse processo circulatório. Nesse intervalo, os motoristas devem fazer exercícios, como pequenas caminhadas. Além disso, é essencial se alongar”, destaca a pneumologista.

Além de a pessoa ficar sentada durante um longo período, outros fatores podem agravar o aparecimento da doença, como o uso de anticoncepcional, o histórico de varizes nos membros inferiores e o fumo.

SINTOMAS

Ainda de acordo com a SMPCT, a trombose nas pernas apresenta sinais de dor, vermelhidão e edema no local acometido. Apenas 40% dos pacientes, entretanto, apresentam essas manifestações. Dessa forma, muitas pessoas podem ter a embolia pulmonar sem ao menos saberem que tiveram previamente a trombose nos membros inferiores.

Já os sintomas da embolia são dor no tórax (peito), com início agudo, e falta de ar. Dependendo da gravidade, esses sinais se acentuam, podendo ocorrer uma parada cardiorrespiratória. Mediante a suspeita dessas doenças, deve-se procurar um serviço médico imediatamente. ➔

Pedágio mais caro

ANTT aprova série de reajustes em tarifas cobradas em trechos de rodovias federais concedidos

Quem trafega pelas rodovias brasileiras iniciou o ano, seja trabalhando, seja curtindo as férias, pagando mais caro pelo pedágio em alguns trechos federais concedidos. Os novos valores foram aprovados pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

Nos trechos administrados pela Via Bahia nas BRs 116 (Feira de Santana – divisa BA/MG) e 324 (rodovia Engenheiro Vasco Filho, Salvador – Feira de Santana), o valor passou para R\$ 4,50 e R\$ 2,50, respectivamente. Para caminhões, as tarifas variam entre R\$ 9 e R\$ 40,50 na BR-116 e R\$ 5 e 22,50 na BR-324. Já na BR-153, entre Minas Gerais e São Paulo, terminando na divisa de São Paulo com Paraná, a tarifa básica foi de R\$ 4,30 para R\$ 4,80, válida para carros, ônibus e caminhões. A rodovia é administrada pela empresa Triunfo Transbrasiliana.

Outros dois trechos da BR-116 tiveram valores alterados. No Rio Grande do Sul, onde é administrado pela empresa Concessionária de Rodovias do Sul (Ecosul), a tarifa básica passou para R\$ 10,70, sendo para caminhões entre R\$ 21,40 e R\$ 64,10. No trecho concedido à ViaBahia, na divisa entre Bahia e Minas Gerais, os valores para caminhões variam entre R\$ 5 e R\$ 22,50. Administradas pelo mesmo grupo, a BR-392/RS e a BA-526/528 também tiveram reajustes. Na primeira, os valores são semelhantes aos da BR-116 no Sul, e, nos trechos da Bahia, as tarifas são as mesmas.

As outras localidades que tiveram o valor do pedágio aumentado em 2017 foram a BR-116, entre Paraná e Santa Catarina; a BR-381, entre Minas Gerais e São Paulo; a BR116, entre São Paulo e Paraná; BRs-060/153/262, entre o Distrito Federal e Minas Gerais, passando por Goiás; e a BR-116, no Rio de



Valores aprovados pela ANTT visam recompor o equilíbrio econômico-financeiro celebrado nos contratos de concessão



Trechos concedidos são avaliados em pesquisa como de melhor qualidade

Janeiro, entre Além Paraíba e Teresópolis, no entroncamento com a BR-040.

Segundo a ANTT, a revisão e o reajuste das tarifas nas rodovias federais administradas por concessionárias são aplicados a cada aniversário do início da cobrança após a assinatura do contrato. Além do reajuste, que faz uma correção dos valores da tarifa considerando o Índice de Preço ao Consumidor Amplo (IPCA), também é feita uma revisão para se recompor o equilíbrio econômico-financeiro celebrado no contrato de concessão.

“Em revisões ordinárias, são feitas as compensações na tarifa de pedágio por descumprimentos ou postergação de cláusulas contratuais se existirem. Pode haver inclusive decréscimo na tarifa básica se a fiscalização da ANTT verificar que a concessionária deixou de cumprir alguma obrigação prevista para aquele ano”, informa a ANTT. A agência ainda esclarece que, juntamente com o reajuste, é preciso fazer

um arredondamento da tarifa para facilitar o troco ao viajante e garantir a fluidez no tráfego nas praças de pedágio.

AValiação POSITIVA

A pesquisa CNT de Rodovias 2016, divulgada pela Confederação Nacional dos Transportes (CNT), avaliou a situação das malhas federal e estadual pavimentadas brasileiras. O estudo apontou que as rodovias concedidas à iniciativa privada têm avaliação superior às administradas pelo poder público: 78,7% delas tiveram conceito “ótimo” ou “bom”.

Segundo o trabalho, as 19 melhores rodovias classificadas no ranking da CNT são administradas por concessionárias. Para o presidente da Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias (ABCR), César Borges, a pesquisa confirma o sucesso do programa brasileiro de concessões de rodovias, existente há 20 anos. “Os resultados das rodovias concedidas são satisfatórios,

e as perspectivas, animadoras. Nos últimos 20 anos, os trechos aprovados receberam investimentos na ordem de R\$ 50 bilhões da iniciativa privada, e outros R\$ 20 bilhões estão programados para os próximos cinco anos”, informa.

De acordo com César Borges, como as rodovias são responsáveis pela maioria da movimentação de cargas que circulam no país, as más condições de conservação e de sinalização das estradas representam um dos principais gargalos no segmento de transporte. “Isso reflete a necessidade constante de investimentos por parte do poder público”, enfatiza.

O estudo da CNT feito no ano passado avaliou que 67% das rodovias sob gestão pública apresentam algum tipo de deficiência e foram classificadas como “regulares”, “ruins” ou “péssimas”. A pesquisa abrangeu 103.259 km de rodovias, sendo que 20 mil km eram trechos concedidos, e o restante, público. ➔

A person in a dark suit is shown from the chest down, with their right arm extended. The arm and hand are covered in white chalk-like sketches of business concepts: a network diagram, a pie chart, a line graph, a bar chart, a lightbulb, a dollar sign, a heart rate line, a group of people, a box with lightbulbs, and the words 'business', 'marketing', and 'workshop'. The background is a solid blue color.

Planejamento estratégico: aliado da gestão

Definir projetos prioritários da empresa e estabelecer caminhos para alcançá-los são fatores essenciais para a sobrevivência e o crescimento da organização, sobretudo em tempos de crise



Qual o atual estágio da empresa? Qual ela deve alcançar? Como chegar lá? Essas perguntas relativamente simples orientam os caminhos de uma organização, apontando seu desempenho para uma atuação sólida e permanente. Ao responderem essas questões, os empresários devem fazer o exercício de analisar os cenários interno e externo — forças e diferenciais do negócio, suas fraquezas, oportunidades e desafios —, definir seus objetivos e estratégias e elaborar um programa de ações. Ou seja: realizar o planejamento estratégico da organização.

Em tempos de cálculos na ponta do lápis, esse instrumento torna-se fundamental para a gestão de qualquer negócio e também das transportadoras de cargas, pois os empresários desse setor enfrentam muitas adversidades, como alta carga tributária, redução significativa da atividade econômica e, consequentemente, da prestação dos serviços, além de roubos de cargas, cobranças desiguais de frete, entre outras. Nesse sentido, contar com uma ferramenta que possibilite ao empresário alcançar um futuro melhor ou estabelecer meios para enfrentar os desafios é uma questão de sobrevivência em um mercado tão competitivo e que ainda precisar driblar a atual crise econômica.

“No momento que passamos, os transportadores devem se adaptar ao máximo à nova realidade de mercado, adequando seus custos ao nível de receitas mais baixo — quem demorar a fazer isso estará fadado a ter grandes prejuízos”, ressalta Antonio Lauro Valdivia Neto, engenheiro de transporte e mestre em administração de empresas.

Ele avalia que o transporte rodoviário de cargas nos últimos anos se profissionalizou, principalmente nas grandes empresas. “As ferramentas de gestão são utilizadas para diminuir os custos de produção, melhorar a qualidade do serviço prestado e, sobretudo, para aumentar a produtividade (fazer mais com os mesmos recursos). Para isso, é preciso conhecer a fundo a operação ➔



e analisar todas as suas etapas, verificando pontos que podem ser melhorados, alterados ou mesmo suprimidos”, diz ele.

CARACTERÍSTICAS

O mestre em gestão e negócios Max Roberto da Silva também analisa que as empresas de transporte vêm se profissionalizando, “até porque perceberam que as que não evoluírem em termos de gestão não ficarão no mercado”. Em seu estudo “Planejamento estratégico no setor de transporte rodoviário de cargas: proposta de tabela referencial”, ele observou que principalmente as grandes organizações utilizam ferramentas de gestão e planejamento estratégico na condução do negócio. “Não é possível afirmar que isso é uma regra, pois, na pesquisa que efetuei, percebi que o tamanho da

empresa não é fator determinante para a evolução em termos de gestão. O que pude constatar é que as empresas repetem modelos tradicionais de gestão e que as estratégias utilizadas são muito similares”, revela Silva.

O presidente da Federação das Empresas de Transportes de Carga de Minas Gerais (Fetcemg), Sérgio Pedrosa, relembra que o setor nasceu de pequenos transportes de caminhoneiros e que evoluíram para empresas. Um exemplo disso é que as maiores organizações do setor ainda são familiares. “Percebo que o mercado evoluiu e que as empresas de transportes estão buscando evoluir, cada vez mais, no assunto governança. Vejo que isso ocorreu com mais ênfase nos últimos cinco ou dez anos. Não tenho uma pesquisa detalhada, é apenas *feeling* baseado no que vejo e em meu relacionamento

Reprodução internet



Arquivo pessoal



“As ferramentas de gestão são utilizadas para diminuir os custos de produção, melhorar a qualidade do serviço prestado e, sobretudo, aumentar a produtividade (fazer mais com os mesmos recursos). Para isso, é preciso conhecer a fundo a operação e analisar todas as suas etapas, verificando pontos que podem ser melhorados, alterados ou mesmo suprimidos.”

Antonio Lauro, engenheiro de transporte e mestre em administração de empresas

com entidades de Minas Gerais e do país. Acho que os jovens empresários, que estão ingressando nas empresas, estão conseguindo implantar uma gestão mais moderna e adequada”, destaca.

Segundo Max, em boa parte dos casos, essa gestão dos negócios está mais focada na eficiência operacional, todas seguindo o mesmo modelo, o que faz com que, na maioria dos casos, a concorrência ocorra por preço. São utilizadas ferramentas de planejamento e gestão tradicionais, as quais nem sempre propiciam a inovação de valor. “O segmento de transporte rodoviário de cargas tem como características concorrência acirrada, baixos preços, regulamentação e rentabilidade. Em um setor com essas características, é necessário que as empresas utilizem estratégias que possibilitem a redefinição das fronteiras nas quais estão inseridas, criando outras

demandas. Quando bem-utilizadas, as ferramentas de gestão e planejamento proporcionam a sustentação metodológica do negócio, a fim de que se estabeleça a melhor direção a ser seguida pela empresa, assim como um controle efetivo das ações propostas e dos resultados alcançados”, aponta Max.

Por isso, o principal investimento em gestão está na capacitação dos gestores, pois são eles que vão ter que tomar as decisões. É claro que, quanto mais informações eles tiverem, melhor será a qualidade de suas decisões. Antonio Lauro conta que, atualmente, há sistemas de controle – fonte de dados e informações – para praticamente todos os componentes do negócio e que cabe ao gestor verificar quais são as ferramentas de que a empresa precisa e as que vão trazer os melhores resultados.

DESAFIOS

O presidente da Fetcemg enfatiza que gerir uma empresa de transportes hoje em dia não é uma tarefa simples, pois os custos são muito altos, e o frete, pressionado pelo mercado, não absorve ineficiências. Nesse sentido, ele salienta que é preciso ter um amplo conhecimento dos números da empresa, da expectativa de receitas, custos e despesas. É essencial, de acordo com ele, conhecer muito bem o mercado para fazer as projeções mais próximas da realidade.

“Os desafios são muitos na implementação dos instrumentos de gestão. Começam por ser necessário entender bem o processo de planejamento e a utilização das ferramentas adequadas. Na sequência, vem a fase em que a maior parte das empresas peca: a execução. Entre 60% e 80% dos empreendimentos que aplicam o planejamento estratégico não conseguem atingir os objetivos ➔



propostos em virtude de problemas na execução. Em torno de 60% das empresas não vinculam o orçamento às estratégias. Em pesquisa realizada, apenas 10% dos empregados conhecem a estratégia do negócio, e, em boa parte das empresas, os executivos dedicam menos de uma hora por mês para a discussão da estratégia. É necessário que os empresários implementem um processo formal para a execução da estratégia, consigam comunicá-la a seus funcionários e tenham disciplina e controle em sua execução”, orienta Max.

Outra dificuldade, na avaliação de Antonio Lauro, é a previsibilidade, ou seja, o planejamento tem como base as informações do passado e a estimativa feita para o futuro. Nem sempre o que aconteceu em um ano vai se repetir no seguinte ou aquilo que foi previsto se concretiza. De qualquer forma, fazem parte da administração o acompanhamento dos fatos e a realização dos ajustes necessários.

Em todas as etapas da execução, é muito importante o monito-

Reprodução internet



(54) 3229-1228 / Caxias do Sul

Arquivo pessoal



“Percebo que o mercado evoluiu e que as empresas de transportes estão buscando evoluir, cada vez mais, no assunto governança. Vejo que isso ocorreu com mais ênfase nos últimos cinco ou dez anos. Não tenho uma pesquisa detalhada, é apenas *feeling* baseado no que vejo e em meu relacionamento com entidades de Minas Gerais e do país. Acho que os jovens empresários, que estão ingressando nas empresas, estão conseguindo implantar uma gestão mais moderna e adequada.”

Sérgio Pedrosa, presidente da Fetcemg



ramento de cada uma delas para que sejam efetuadas as devidas correções. À medida que a estratégia vai sendo executada, juntamente com os planos operacionais, a empresa realiza o monitoramento e aprende com as barreiras e os desafios encontrados.

NA PONTA DO LÁPIS

No transporte rodoviário de cargas, os principais componentes dos custos são o combustível e a mão de obra, representando mais

de 50% ou podendo chegar a responder 70% em algumas atividades. Assim, a gestão orçamentária é uma das componentes do planejamento estratégico nesse segmento.

No que tange aos custos de pessoal, entre os gastos obrigatórios está a contribuição previdenciária de pessoas jurídicas. Empresas de diversos setores, entre os quais o do transporte, podem optar entre duas formas de cálculo do valor que é devido à Previdência Social: a Contribuição Previdenciária Patronal (CPP) ou a Contribuição Previdenciária sobre a Receita Bruta (CPRB).

Na CPP, a empresa recolhe 20% sobre a folha de pagamentos dos funcionários e dos contribuintes individuais (sócios e autônomos). Já a CPRB corresponde à aplicação de uma alíquota sobre o faturamento da empresa, que pode variar de 1,5% a 4,5%. Por exemplo, nas atividades de transportes rodoviário, ferroviário e metroviário de passageiros, a alíquota atual é de 2%. Já no transporte rodoviário de cargas, no aéreo de cargas e de passageiros e no marítimo, é de 1,5%.

O presidente do Instituto Brasileiro de Planejamento e Tributação (IBPT), João Eloi Olenike, explica que a empresa de transporte de cargas deve levar em conta o resultado do valor da contribuição previdenciária patronal em relação ao que pagaria se optasse por quitar o tributo tomando por base de cálculo a receita bruta. Há que se fazerem cálculos nas duas formas, confrontá-los e optar a menor tributação. “A escolha errada e, consequentemente, um pagamento



a mais de tributos pode impactar na área financeira da empresa e na concorrência de mercado. Planejar com antecedência ajuda a se fazer a escolha mais adequada para a realidade do negócio, o que pode representar uma economia significativa”, elucida Olenike.

Ele recomenda que as empresas façam os cálculos com as projeções de faturamento e da folha para este ano. Ainda não se sabe qual será a receita em 2017, mas há o histórico, e, na maior parte das vezes, o valor não muda significativamente. Então, o empresário pode fazer um cálculo sobre a previsão do que vai ter de folha e de faturamento, ver em qual modo dá o menor valor e aí sim optar. A escolha deve ser manifestada mediante o pagamento da contribuição relativa ao mês de janeiro e se manter, obrigatoriamente, até o fim do ano.

Existem no mercado programas de cálculo e de simulação eficientes. A Confederação Nacional dos Transportes (CNT) desenvolveu uma ferramenta para auxiliar as pessoas na simulação da contribuição, a qual está disponível no endereço <http://www.cnt.org.br/Paginas/simulador-cnt-contribuicao-previdenciaria>.

CARGA PESADA

Segundo estudos, a carga tributária do Produto Interno Bruto (PIB) cresceu de 20% em 1979 para 34,21% em 2015 no país. Estimativas do IBPT revelam que, no âmbito do transporte rodoviário de cargas, havia em 2015 no Brasil 210 mil empresas com a arrecadação bruta de R\$ 207 bilhões, dos quais 41 bilhões foram consumidos no pagamento de tributos. Um valor 8,2 vezes maior

do que o lucro, que não passou de R\$ 5 bilhões (2,4%) do faturamento, e maior do que a massa salarial do setor, de R\$ 30 bilhões (980 mil empregados). As dívidas de tributos do segmento chegaram a R\$ 12 bilhões, e a carga transportada atingiu o valor de R\$ 5 trilhões. Acompanhe no gráfico ao lado a média de tributação sobre o faturamento de alguns setores no ano de 2015:

“O setor de transportes, devido à sua importância, em um país continental como o nosso, deveria ter uma tributação menos elevada. O governo deveria diminuir o número de tributos e alíquotas, passar a incidência maior, que é no consumo (faturamento), para os lucros e o patrimônio e também simplificar o sistema tributário diminuindo as obrigações acessórias”, recomenda o presidente do IBPT.

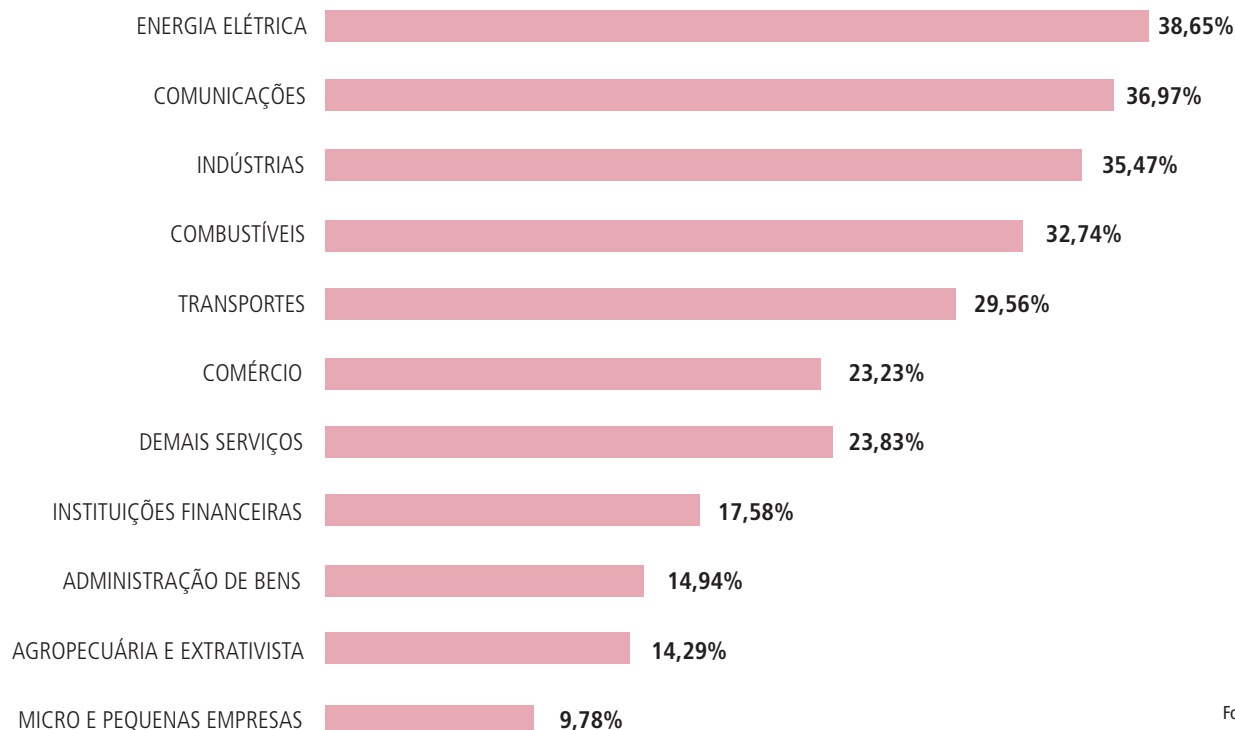
Enquanto o governo não toma providências, Olenike orienta que todas as empresas devem sempre procurar, entre todas as opções possíveis de tributação, a menos onerosa. Para isso, é necessário estar em um constante planejamento tributário, que pode ser executado internamente ou por profissionais de fora, qualificados para essas atribuições.

TABELA DE FRETE

A mensagem do especialista Antonio Lauro é simples: que os empresários pratiquem gestão em suas empresas e não caiam na tentação de resolver os problemas baixando o frete ou cedendo demais nas exigências de desconto de seus clientes — para ele, isso



MÉDIA DE TRIBUTAÇÃO SOBRE O FATURAMENTO EM 2015



Fonte: IBPT

Reprodução internet



Arquivo pessoal



“O segmento de transporte rodoviário de cargas tem como características concorrência acirrada, baixos preços, regulamentação e rentabilidade. Em um setor com essas características, é necessário que as empresas utilizem estratégias que possibilitem a redefinição das fronteiras nas quais estão inseridas, criando outras demandas. Quando bem-utilizadas, as ferramentas de gestão e o planejamento proporcionam a sustentação metodológica do negócio, a fim de que se estabeleça a melhor direção a ser seguida pela empresa, assim como um controle efetivo das ações propostas e dos resultados alcançados.”

Max Roberto, mestre em gestão e negócios

é o começo do fim da transportadora. “2016 provavelmente será um ano que o transporte rodoviário de cargas não vai esquecer. Em 2015, nós achávamos que estávamos no fundo do poço e, no ano passado, cavamos bem mais. Quem conseguiu repetir o desempenho de 2015, mesmo que em termos nominais, tem muito que come- ➔

morar. De positivo eu vejo que as empresas que suportaram saíram mais fortalecidas, pela experiência dolorosa e pelos inevitáveis ajustes efetuados nos custos. Porém, os embarcadores ainda pressionam por redução de tarifas e prazos mais elásticos para pagamento”, analisa o presidente do Sindicato das Empresas de Transportes de Cargas do Centro Oeste Mineiro (Setcom), Raimundo Fernandes.

PL 528/2015

O Projeto de Lei 528/2015, que cria a Política de Preços Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas, foi aprovado em 7 de dezembro, por unanimidade, pelos deputados federais que compõem a Comissão de Viação e Transporte na Câmara Federal. A aprovação é pleiteada pelo setor do transporte de cargas desde 2015, por conta da crise pela qual passa, e, até o momento, não há data planejada para ir a votação em plenário.

Fotos: Arquivo pessoal



"A escolha errada e, consequentemente, um pagamento a mais de tributos pode impactar na área financeira da empresa e na concorrência de mercado. Planejar com antecedência ajuda a se fazer a escolha mais adequada para a realidade do negócio, o que pode representar uma economia significativa."

João Eloi Olenike,
presidente do IBPT



CONVERSA COM O DEPUTADO FEDERAL CELSO MALDANER

A Comissão de Viação e Transporte da Câmara dos Deputados aprovou em dezembro o Projeto de Lei 528, de autoria do deputado Assis do Couto. A matéria foi costurada no âmbito da Comissão Externa dos Caminhoneiros da Câmara dos Deputados – coordenada pelo deputado federal Celso Maldaner (PMDB-SC), que concedeu entrevista exclusiva à **Entrevias**.

ENTREVIAS - O Projeto de Lei (PL) 528, de 2015, de autoria do deputado Assis do Couto, e o PL 1.316, de 2015, de sua autoria, visam estabelecer valores mínimos de frete a serem cobrados pelo serviço de transporte rodoviário de cargas. Pelo disposto no primeiro projeto de lei, a competência para a regulamentação ficaria atribuída ao Ministério dos Transportes com base em proposta formulada pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), ao passo que, pelo que dispõe o segundo, essa competência ficaria restrita à ANTT. Qual sua justificativa para restringir a competência à ANTT?

Celso Maldaner - O PL 1316/2015, de minha autoria, inclui entre as competências da Agência Nacional de Transportes



“2016 provavelmente será um ano que o transporte rodoviário de cargas não vai esquecer. Em 2015, nós achávamos que estávamos no fundo do poço e, no ano passado, cavamos bem mais. Quem conseguiu repetir o desempenho de 2015, mesmo que em termos nominais, tem muito o que comemorar. De positivo eu vejo que as empresas que suportaram saíram mais fortalecidas, pela experiência dolorosa e pelos inevitáveis ajustes efetuados nos custos. Porém, os embarcadores ainda pressionam por redução de tarifas e prazos mais elásticos para pagamento.”

Raimundo Fernandes, presidente do Setcom

Terrestres (ANTT) elaborar, mensalmente, tabela referencial dos fretes praticados no transporte rodoviário por gênero de carga. A ideia é termos um controle sobre os preços executados de maneira a podermos manter um mercado sustentável e competitivo e evitarmos oscilações deveras radicais, prejudicando todos e também a economia do país. A escolha pela ANTT se deve ao fato de que essa é a agência que possui a competência para estabelecer critérios e normas.

De acordo com o texto, em caráter excepcional, a agência poderá fixar, uma vez a cada 12 meses e pelo prazo de até 120 dias, preço mínimo ou máximo, desde que seja apurada uma diferença superior a 20% entre o frete médio praticado no mês anterior e o executado nos últimos 12 meses. A proposta tem por finalidade dar ao poder regulador condições de intervir, de modo excepcional, no mercado de frete rodoviário de cargas, de sorte a se evitem flutuações exacerbadas nos preços, que podem comprometer tanto a saúde financeira do transportador como a de quem contrata a carga.

O projeto de lei de minha autoria explícita que será atribuição da ANTT fixar limites para os fretes a fim de garantir maiores estabilidade e previsibilidade em operações de transporte, sem desnaturar o espírito de livre concorrência. Além disso, o PL inclui como atribuição da ANTT “proteger os interesses dos usuários quanto à qualidade e à oferta de serviços de transporte e dos consumidores finais no que tange à incidência dos fretes nos pre-

ços dos produtos transportados, observando a sustentabilidade das operações”.

Já o PL 528/2015 determina que o Ministério dos Transportes regulamente, com base em proposta formulada pela ANTT, nos meses de janeiro e julho, os valores mínimos referentes ao quilômetro rodado na realização de fretes, por eixo carregado, consideradas as especificidades do tipo de carga. O projeto prevê ainda que o processo de definição dos preços mínimos conte com a participação dos sindicatos de empresas de transportes e de transportadores autônomos de cargas, bem como representantes das cooperativas do setor. “Os preços mínimos serão fixados levando-se em conta, prioritariamente, a oscilação e a importância do valor do óleo diesel e dos pedágios na composição dos custos do frete”, diz o artigo 7º do projeto.

ENTREVIAS - Há outras diferenças entre os PLs?

Celso Maldaner - O texto do colega Assis do Couto afirma que até a primeira tabela do Ministério dos Transportes ser publicada, os valores mínimos para carga geral e cargas a granel e a neogranel serão de R\$ 0,70 por quilômetro rodado para cada eixo carregado. Já para as cargas frigorificadas e perigosas, serão R\$ 0,90 por quilômetro rodado para cada eixo carregado. Em relação aos fretes curtos, ou seja, com distâncias inferiores a 800 km, o projeto determina que os valores mínimos ficam acrescidos de pelo menos 15%. E ainda estabelece que o governo federal reserve ➔

A matéria determina que o Ministério dos Transportes regulamente, com base em proposta formulada pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), nos meses de janeiro e julho, os valores mínimos referentes ao quilômetro rodado na realização de fretes, por eixo carregado, consideradas as especificidades do tipo de carga. O projeto prevê ainda que o processo de definição dos preços mínimos deverá contar com a participação dos sindicatos de empresas de transportes e de transportadores autônomos de cargas, bem como de representantes das cooperativas do setor. "Os preços mínimos serão fixados levando-se em conta, prioritariamente, a oscilação e a importância do valor do óleo diesel e dos pedágios na composição dos custos do frete", diz o artigo 7º do projeto.

O texto afirma que até a primeira tabela do Ministério dos Transportes ser publicada, os valores mínimos para carga geral, cargas a granel e a neogranel serão de R\$ 0,70 por quilômetro rodado para cada eixo

Fotos: Arquivo pessoal



"Estamos inseridos em um setor em que não há espaço para amadores. Tecnologia e inovação são fundamentais em qualquer empresa, independentemente do porte dela. Seja no controle logístico, seja no combate ao roubo de cargas, a tecnologia auxilia no processo de planejamento estratégico e, alinhada ao conhecimento técnico, pode garantir excelentes resultados."

José Hélio Fernandes, presidente da NTC&Logística

40% dos recursos aplicados em fretes rodoviários para as cooperativas do setor. Por fim, o projeto limita em 5% a remuneração da Empresa de Transporte de Carga (ETC) quando o frete for realizado por Transportador Autônomo de Carga (TAC).

Por outro lado, no caso do projeto de minha autoria, para dar celeridade à entrada em vigor desse modelo – já que apenas em um ano a ANTT teria subsídios para avaliar a flutuação do mercado em 12 meses, e as demandas exigem respostas rápidas e eficientes –, a legislação prevê, extraordinariamente, que a agência fica autorizada à fixação de preço mínimo para o frete cobrado no transporte rodoviário de carga, por gênero de carga, válido pelo prazo de seis meses, a contar da data de publicação da lei. Dessa forma, o início da vigência da tabela de frete mínimo poderá ser imediato depois da publicação da legislação. Criamos essa lei balizadora para o caso de o projeto de Assis do Couto enfrentar problemas em função das legislações que versam sobre livre concorrência, o que pode fazer com que o texto do colega seja considerado inconstitucional. Trata-se do resguardo legislativo de que nossos transportadores terão segurança para trabalhar cobrindo os custos e tendo sustentabilidade em sua atividade.

ENTREVIAS - O senhor acredita que o fato de o PL 1.316 ter sido pensado ao PL 528 ofereceu força ao objetivo maior, que é a criação de uma política de frete mínimo?

Celso Maldaner - Acredito que sim. Prova disso é que, após muita articulação dos parlamentares – entre os quais me incluo – e dos representantes do movimento dos transportadores, a Comissão de Viação e Transporte na Câmara dos Deputados aprovou, no dia 7 de dezembro de 2016, o PL 528/2015. Os dois projetos em questão – 528 e 1.316 – foram construídos e costurados juntos no âmbito da Comissão Externa dos Caminhoneiros da Câmara dos Deputados – coordenada por mim durante todo o ano de 2015 e o início de 2016. O estabelecimento desse valor impositivo, que garanta a cobertura dos custos de operação e a sobrevivência do setor, é uma das principais reivindicações do movimento dos transportadores, o qual apoio integralmente. Nossa intenção ao criarmos esses textos legislativos é: beneficiar o segmento do transporte rodoviário e, assim, reaquecer e melhorar a economia brasileira de forma bastante abrangente.

ENTREVIAS - O senhor acompanha a atuação da ANTT e do Ministério dos Transportes? Qual sua avaliação?

Celso Maldaner - Acompanhamento de perto a atuação dos órgãos e sei do empenho e do comprometimento de seus dirigentes no sentido de ampliarem o diálogo e encontrarem soluções conjuntas que atendam aos diferentes universos de transportadores existentes hoje no país. Uma das ações mais importantes para se

Deputado Celso Maldaner participa do Fórum TRC, criado em 2015 e vinculado ao Ministério dos Transportes



formar um espaço de discussão com o setor foi a criação do Fórum Permanente para o Transporte Rodoviário de Cargas (Fórum TRC) – vinculado ao Ministério dos Transportes –, que iniciou seus trabalhos em junho de 2015. A criação do colegiado foi um dos compromissos resultantes da Mesa de Diálogo, originada em 25 de fevereiro, entre o governo e representantes dos transportadores. O objetivo é estabelecer um canal permanente de diálogo e oferecer sugestões e medidas técnicas para o aperfeiçoamento e o desenvolvimento do setor.

Pela primeira vez na história, temos um fórum permanente com composição paritária entre autônomos e empresas de transporte – que possuem importância estratégica fundamental para o crescimento econômico do Brasil. O fórum é formado por representantes do Ministério dos Transportes, da ANTT, do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit), dos transportadores autônomos, das empresas de transportes e dos embarcadores de carga. Por obedecerem a outra lógica de operação, os que representam os caminhões-tanque discutem suas demandas em um grupo separado do das cargas secas, mas seguindo as mesmas regras do Fórum Permanente.

As reuniões são realizadas mensalmente, sempre na última quarta-feira do mês, e têm como objetivo desenvolver um diálogo permanente, com foco na melhoria do transporte de cargas e, principalmente, das condições de trabalho dos caminhoneiros

autônomos. Os membros do fórum foram designados na Portaria 275, de 11 de junho de 2015.

ENTREVIAS - Gostaria de deixar mensagem para os leitores da Entrevias?

Celso Maldaner - Minha atuação política sempre foi bastante ligada à Comissão de Agricultura, Pecuária, Abastecimento e Desenvolvimento Rural – da qual sou membro titular desde meu primeiro mandato na Câmara dos Deputados, em 2007 –, mas também tenho um foco muito voltado para a busca por melhorias na infraestrutura logística do Brasil. Por isso, atuei como coordenador da Comissão Externa dos Caminhoneiros em 2015/2016 e como membro titular da Comissão Especial do Marco Regulatório do Transporte Rodoviário de Cargas da Câmara dos Deputados em 2016. Penso que precisamos ter competitividade da porteira para dentro, com a ampliação do acesso à assistência técnica e extensão rural, por exemplo, mas também da porteira para fora, com estradas em boas condições, opções variadas de modais de transporte e alternativas eficientes e sustentáveis de escoamento da produção. Entendo que trabalhar em favor da infraestrutura é trazer mais competitividade para a economia e mais desenvolvimento para o país. Por isso, estou integralmente envolvido na luta dos transportadores e quero seguir como um porta-voz desse segmento no Congresso Nacional. Contem comigo!

carregado. Já para as cargas frigorificadas e perigosas, serão R\$ 0,90 por quilômetro rodado para cada eixo carregado.

Já nos fretes curtos, ou seja, com distâncias inferiores a 800 km, o projeto determina que os valores mínimos ficam acrescidos de pelo menos 15%. E ainda estabelece que o governo federal deverá reservar 40% dos recursos aplicados em fretes rodoviários para as cooperativas do setor. Por fim, o projeto limita em 5% a remuneração da Empresa de Transporte de Carga (ETC) quando o frete for realizado por Transportador Autônomo de Carga (TAC).

A equipe de reportagem da **Entrevias** contactou a ANTT. Em resposta, a agência diz "que não se manifesta sobre matérias que ainda estão em tramitação no Congresso Nacional por entender que é responsabilidade do Legislativo fomentar esse tipo de discussão".

Contudo, em nota, a agência ressalta que "a planilha de simulação de custos da operação de transporte de cargas, publicada em seu site, tem como base a Resolução ANTT 4.810/2015, que estabelece metodologia e publica parâmetros de referência para o cálculo dos custos de frete do serviço de transporte rodoviário remunerado de cargas por conta de terceiros. A resolução supracitada não tem como escopo a definição de todos os custos e parâmetros aplicáveis a toda e qualquer variação no transporte rodoviário remunerado de cargas, uma vez que, em razão da região do país, do tipo de veículo, do pavimento, da relação contratual, do planejamento logístico, entre outros, os custos podem se alterar significativamente. Buscou-se, com a edição da resolução, apenas contribuir para o melhor entendimento dos custos e dos parâmetros de referência no setor de transporte rodoviário de cargas. O fato de algum parâmetro não constar da resolução não significa que ele não é devido ou ainda que a Resolução 4.810/15 tenha eximido ou desconsiderado obrigações previstas em outros regulamentos."

OPORTUNIDADES

Inovação foi o caminho apresentado pelos especialistas consultados nesta reportagem. De acordo com Max, para



Arquivo pessoal

"O mercado exige gestão eficiente e excelência na prestação de serviços. Nosso sindicato permanece como instituição de apoio à categoria com o objetivo de representá-la de forma legítima."

Carlos Roesel,
presidente do Sintrauto

segmentos que possuem as características que se encontram no setor de transporte, "trabalhar com inovação de valor é muito importante para aumentar a lucratividade da empresa. Na literatura, poderão ser encontradas muitas outras ferramentas, outras estratégias. No entanto, o importante

é que as empresas aprimorem sua gestão estratégica, buscando alternativas que levem a retornos superiores aos que há hoje no mercado. A dinâmica da inovação pode ser muito importante para quem está buscando sair da competição por preço, uma vez que, ao inovarem, as empresas geram novas demandas e fidelizam seus clientes com a proposta de valor oferecida".

Para Antonio Lauro, é fundamental o investimento em profissionais capacitados e em inovação. "Estejam muito atentos ao fluxo de caixa de seu negócio e, principalmente, não trabalhem com o preço abaixo do custo. O lucro é necessário para a sobrevivência das empresas", conclui.

O presidente da NTC&Logística, José Hélio Fernandes, enfatiza o seguinte: "Estamos inseridos em um setor em que não há espaço para amadores. Tecnologia e inovação são fundamentais em qualquer empresa, independentemente do porte dela. Seja no controle logístico, seja no combate ao roubo de cargas, a tecnologia auxilia no processo de planejamento estratégico e, alinhada ao conhecimento técnico, pode garantir excelentes resultados".

A mensagem do presidente do Sindicato dos Cegonheiros de Minas Gerais, Carlos Roesel, reforça a relevância do profissionalismo. "O mercado exige gestão eficiente e excelência na prestação de serviços. Nosso sindicato permanece como instituição de apoio à categoria com o objetivo de representá-la de forma legítima", ressalta. ➔



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



Brasil Insurance
Promove

Especialista em seguros. Todos eles.

www.brinsurance.com.br



São Paulo
(11) 2632-4800

Matriz - Sede Própria
Rua Matias Ferrão 33
Vila Maria



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

- | | | | |
|-------------|-------------|------------------|---------------|
| ✓ Cavallino | ✓ Tector | ✓ Renault Master | ✓ Stralis |
| ✓ Eurotech | ✓ Eurocargo | ✓ Daily | ✓ Eurotrakker |
| ✓ Ducato | ✓ Cursor | ✓ Trakker | ✓ Vertis |

Filiais

Ribeirão Preto | (16) 3968-4700 | Filial I | Av. Antônio Alves Passig - 307, Jardim Palmares
S. José do Rio Preto | (17) 3201-4800 | Filial II | Av. Floriano A. Cabrera-1.211, Cidade Jardim
Uberlândia | (34) 3230-6800 | Filial III | Av. Paulo R.C.Santos - 1693, Marta Helena
Curitiba | (41) 3049-6688 | Filial IV | Rodovia BR 116 - 17.511, Xaxim
Contagem | (31) 3329-3750 | Filial V | Av. General David Sarnoff - 1.426, Cidade Industrial
Várzea Grande - MT | (65) 3681-5600 | Filial VI | Rod. dos Imigrantes, km 19 - Box I | Capão Grande



Rigor no volume máximo

Som alto em veículos não necessita mais ser medido em decibéis para caracterizar uma infração grave. Agente de trânsito precisa apenas ouvir o ruído do lado de fora do carro.

Veículos com som alto, além de serem um incômodo para quem está no trânsito ou por perto, são considerados uma transgressão pela legislação brasileira. Mas, desde 19 de outubro do ano passado, o cerco a esse tipo de desconforto está mais fechado. É que nessa data passou a vigorar a Resolução nº 624 do Conselho Nacional de Trânsito (Contran), que determinou a não necessidade de se comprovar o volume exato em decibéis para que seja aplicada uma multa no valor de R\$ 195,23 ao condutor do carro que estiver com som alto, o qual, se for ouvido por um agente de trânsito, ainda será o responsável por cinco pontos na carteira de motorista, que correrá o risco de ter o veículo retido por ter cometido uma infração grave.

Resolução nº 624 do Conselho Nacional de Trânsito (Contran)

Determinação: “fica proibida a utilização, em veículos de qualquer espécie, de equipamento que produza som audível pelo lado externo, independentemente do volume ou da frequência, que perturbe o sossego público nas vias terrestres abertas à circulação.”

Infração: grave

Penalidades aplicadas:
multa de R\$ 195,23 e acréscimo de cinco pontos na CNH

A resolução em questão alterou o artigo 228 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), “considerando as dificuldades de aplicabilidade operacional da fiscalização da infração”, o que, de acordo com o novo texto, estaria levando a uma crescente impunidade dos infratores. Antes, para comprovar o desrespeito à lei, o agente de trânsito precisava utilizar um aparelho chamado “decibelímetro” para medir a frequência do som. Eram permitidos, no máximo, 80 decibéis a uma distância de sete metros do veículo e 90 decibéis a um metro dele. Até então, no auto da infração e nas notificações deveriam constar, além das informações comuns a outras infrações de trânsito, o valor medido pelo instrumento e o limite aceitável previsto no CTB.

Agora, com a resolução do Contran em vigor, “fica proibida a utilização, em veículos de qualquer espécie, de equipamento que produza som audível pelo lado externo, independentemente do volume ou da frequência, que perturbe o sossego público nas vias terrestres abertas à circulação”. Conforme foi informado pelo Ministério das Cidades, caberá ao agente de trânsito

“registrar, no campo de observações do auto de infração, a forma de constatação do fato gerador da infração”.

Algumas exceções que já constavam no artigo 228 do CTB foram mantidas: ruídos produzidos por buzinas, alarmes, sinalizadores de marcha à ré, sirenes, o próprio motor e componentes obrigatórios do veículo. Outras situações que não estão sujeitas a penalização são a prestação de serviço de publicidade com emissão sonora, divulgação, entretenimento e comunicação, desde que os veículos utilizados para essas finalidades estejam autorizados pelo órgão ou pela entidade local competente. Carros de competição e entretenimento público também têm permissão para emitir som alto, mas somente nos locais próprios ou autorizados para essas atividades.

REPERCUSSÃO

No caso de veículos que fazem o transporte de presos, o Contran decidiu, por meio da Resolução nº 626, que a luz vermelha intermitente e o dispositivo de alarme sonoro só poderão ser utilizados “quando houver prioridade de trânsito e de livre circulação,



estacionamento e parada, em efetiva prestação de serviço de urgência que os caracterize como veículos de emergência”.

De janeiro a novembro de 2016, o Departamento de Trânsito de Minas Gerais (Detran-MG) registrou no Estado 3.318 aplicações de multas em função do uso de equipamento de som em volume ou frequência não autorizados pelo Contran — o balanço de dezembro não havia sido divulgado até o fechamento desta edição. Somente no penúltimo mês do ano, foram 1.676 infrações desse tipo em território mineiro.

O odontologista Sergio Gobara, de 45 anos, aprovou as mudanças propostas pelo conselho. Segundo ele, o rigor maior na proibição do som alto em veículos pôde ser notado em uma das viagens que ele fez a Caraguatatuba, no litoral Norte do Estado de São Paulo, depois que a Resolução 624 passou a vigorar. Antes, era comum alguns veículos estacionarem perto de uma praça e promoverem uma “competição” de funk. Na visita seguinte à cidade, após a nova legislação, a cena já não se repetiu.

“Até o ano anterior, era insuportável. Cada carro tocava um barulho diferente, porque prefiro não chamar aquilo de música. Quem tem mau gosto que escute (o som) sozinho”, afirma. De acordo com Gobara, “ser obrigado a compartilhar com uma pessoa o que ela está ouvindo é quase sempre desagradável”. “O pior é que, agora, existem caixinhas de som portáteis. Aí, não satisfeitas, as pessoas colocam nas bicicletas e ficam andando para todo lado com o volume nas alturas”, lamenta o odontologista.

O técnico em manutenção de microcomputadores Felipe Perry, de 34 anos, também gostou da novidade e acredita que veio em boa hora. “Foi o correto a se fazer porque (o som alto) prejudica a atenção do motorista e dos pedestres em volta, sem falar que atrapalha o convívio social”, avalia. 📍

Vaivém legislativo

Comissão susta resoluções do Contran que exigem uso de película conhecida como ‘terceira placa’ em veículos de carga com mais de 4,5 toneladas

O Projeto de Decreto Legislativo 418/16, do deputado Mauro Lopes (PMDB-MG), recebeu parecer favorável do relator da Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados, deputado Hugo Leal (PSB-RJ), em dezembro último. Isso significa que foi aprovada a proposta de sustar os efeitos de resoluções do Conselho Nacional de Trânsito (Contran) que determinam o uso do dispositivo auxiliar de identificação veicular — também conhecido como “terceira placa” ou “faixa de ouro” — por veículos de carga com mais de 4.536 quilos.

Segundo Lopes, o Contran “exorbitou seu poder regulamentar ao instituir a obrigatoriedade do porte da terceira placa para os veículos pesados, uma vez que o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) prevê tão somente duas placas — a traseira e a dianteira — independentemente do tipo de veículo”.

A proposição do deputado mineiro ainda terá que passar pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania para ser analisada quanto ao mérito, à constitucionalidade, à juridicidade e à técnica legislativa. Depois, ela seguirá para o plenário.



Ludmila Soares

Para o assessor jurídico do Setcemg/Fetcemg, Márcio Américo Mata, a instabilidade acerca da norma não oferece segurança para a fiscalização no setor

IMPACTO NO MERCADO

Popularmente chamado de “terceira placa”, o dispositivo auxiliar de identificação veicular é, na verdade, uma película adesiva — colada na carroceria de veículos de transporte de cargas — com caracteres alfanuméricos da placa de identificação do veículo e o nome do município onde ele está registrado. Nos últimos anos, contudo, o conselho tem se mostrado irresoluto quanto à exigência desse sistema, estabelecendo e revogando deliberações sucessivamente.

Para o assessor jurídico do Sindicato e da Federação das Empresas de Transportes de Cargas do Estado de Minas Gerais (Setcemg/Fetcemg), Márcio Américo Mata, essa instabilidade acerca da norma é o maior agravante. “Nossos legisladores pre-

cisam se atentar para o reflexo de medidas que criam ônus. Razões postas no decreto legislativo do deputado Mauro Lopes apontam que não houve, aparentemente, o devido cuidado do Contran em alterar a legislação dessa forma. Também não houve cuidado em se criar uma exigência que onera o transportador e a sociedade, já que isso reflete no custo do frete”, avalia Mata.

De acordo com o assessor jurídico, se a intenção do conselho é coibir fraudes, a medida parece caminhar na direção contrária. “Estamos no país do ‘jeitinho’. É muito mais fácil fraudar um adesivo do que uma placa. Isso nos faz lembrar ações reiteradas na sociedade, como o extintor de incêndio e os kits de primeiros socorros, que foram exigidos, fazendo todo mundo correr atrás deles, e, depois, tornaram-se facultativos”, lembra.

ESTADO DE ATENÇÃO

Em Minas, o Setcemg e a Fetcemg manifestaram insatisfação com a mudança proposta pelo Contran, alegando que ela não se mostra razoável no sentido de oferecer segurança efetiva para a fiscalização. Segundo Mata, ainda que as entidades reconhecessem a legitimidade da resolução, ela não poderia ser tão instável.

“Não dá para ter uma economia sadia com tanta instabilidade. Os legisladores deveriam fazer consultas, audiências públicas, mas de verdade, não apenas para constar”, conclui o assessor, ressaltando que também cabe à sociedade estar mais atenta às ações dos governantes brasileiros. “Não adianta somente colocar a culpa no ente governamental”, finaliza. 🗣️

*Com informações da Câmara Notícias

SEMINOVOS

A Transpedrosa está disponibilizando para a Venda:

Volvo FH 440 I-Shift 6x2

Ano 2010 com aproximadamente
400.000 Quilômetros;

MB Axor 2544 6x2

Ano 2010 aproximadamente
400.000 Quilômetros;

Scania P340 6x2

Ano 2010 aproximadamente
500.000 Quilômetros;

Scania P340 4x2

Ano 2010 aproximadamente
320.000 Quilômetros.

Contato: (31) 98476-7782, falar com Azis.
Ou no e-mail: seminovos@transpedrosa.com.br

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



TRANSPEDROSA

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



Comitê contra o roubo de cargas

Ministério da Justiça oficializa grupo de trabalho integrado que vai criar estratégias para combater a violência nas estradas

O Ministério da Justiça oficializou a criação do Comitê Gestor da Política Nacional de Repressão ao Furto e ao Roubo de Veículos e Cargas, instrumento apontado por autoridades em segurança no país como importante para traçar estratégias conjuntas contra a violência nas estradas. A principal premissa do comitê é o desenvolvimento de políticas voltadas para o combate ao roubo de cargas. O grupo de trabalho é formado por 22 representantes, entre titulares e suplentes, de diversas áreas de atuação.

Segundo o ministro da Justiça e Cidadania, Alexandre de Moraes, que deu posse aos membros do comitê, os trabalhos devem ser conduzidos de forma integrada. "A ideia é unir representantes da sociedade civil para chegarmos a uma fórmula mais

eficaz de combate a crimes que trazem prejuízos gigantescos não só às empresas, mas também à economia do país", afirmou no evento de posse. As ações do comitê irão compor o Plano Nacional de Segurança, cuja criação foi anunciada pelo governo federal no início do ano.

De acordo com o coronel Paulo Roberto Souza, assessor de segurança da Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística (NTC&Logística), agora será criado um cronograma de ações para estruturar as medidas que serão implementadas. "Vamos atuar em conjunto com o governo e as lideranças para que possamos viabilizar esse processo com o máximo de urgência", ressaltou ele, que foi designado para acompanhar o comitê.

Souza criticou a demora em se concretizar o grupo de trabalho. "O roubo de

cargas nunca foi tratado de maneira centralizada pelo governo. Sempre ficava por conta dos Estados, das polícias ou, eventualmente, de alguma parceria. Enquanto isso, as ocorrências só cresceram ao longo de 20 anos. O decreto que institui o sistema nacional só foi promulgado em 2015, quando foram definidas as responsabilidades de cada órgão. Daí em diante, ficamos esperando mais um ano pela designação dos integrantes do comitê, e, em novembro de 2016, conseguimos dar andamento a isso", explicou.

Um estudo divulgado em agosto do ano passado pela NTC&Logística apontou o aumento do número de ocorrências de roubo de cargas no Brasil. O crescimento foi de 10% em 2015 em relação ao ano anterior. Foram 16.250 registros de casos em



Grupo é composto por 22 representantes de diversos órgãos ligados à segurança



**MUNDIAL
TURBINAS**

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



- ✓ Turbina
- ✓ Bomba Injetora
- ✓ Injeção eletrônica

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



O COMITÊ

Nome oficial: Comitê Gestor da Política Nacional de Repressão ao Furto e ao Roubo de Veículos e Cargas

Componentes: 22 pessoas de diversos setores relacionados à segurança

Função: desenvolver políticas voltadas para o combate ao roubo de cargas

Isaac Amorim/MJC/Divulgação

2014 contra 17.500 em 2015. O prejuízo estimado foi de R\$ 1,12 bilhão.

Em entrevista à edição de novembro da **Entrevias** sobre a situação que vive hoje o Trevo do Ibó, trecho localizado entre Bahia e Pernambuco, marcado por um número alto de assaltos a transportadores de cargas, o coronel destacou a perspectiva de criação do comitê gestor. Para ele, o comitê é um ponto de partida para a implementação do Sistema Nacional de Prevenção, Fiscalização e Repressão ao Furto e ao Roubo de Veículos e Cargas. “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 no combate ao roubo de cargas”, afirmou na época.

Logo após as nomeações dos membros do comitê, eles se reuniram e se dividiram em quatro câmaras técnicas: inteligência policial, operações, sistemas de informação e legislação. A iniciativa privada irá participar do grupo de trabalho como convidada, com o poder de fazer propostas e opinar sobre as definições. “O comitê vai conduzir a política nacional de combate ao roubo de veículos e de cargas, analisar o cenário nacional e apresentar soluções”, disse Souza.

LEGISLAÇÃO

O Sistema Nacional de Prevenção é fruto da Lei Negromonte, sancionada em 2006 e que trata da articulação entre órgãos federais e estaduais, bancos de dados, possibilidades de convênios, recursos para o treinamento

de policiais, uma série de ações de integração para o combate ao roubo de cargas. O presidente da NTC, José Hélio Fernandes, saiu otimista do encontro em que se formou o comitê. Segundo ele, uma etapa importante foi cumprida. “Estamos otimistas com o trabalho que será iniciado. A expectativa é que esse seja um passo essencial para combatermos essa atividade criminosa que tem prejudicado tanto nosso setor e a economia do país de maneira geral”, disse Fernandes.

O presidente do comitê gestor é o coronel Adilson Pereira de Carvalho, que ocupa o cargo de diretor do Departamento de Políticas, Programas e Projetos da Secretaria Nacional de Segurança Pública do Ministério da Justiça. “O grupo tem a seu favor a legislação e é composto por profissionais de todas as áreas. Assim, faremos um trabalho transparente para conseguirmos identificar e combater tais crimes”, afirmou.

Os integrantes do comitê são do Ministério da Justiça, da Secretaria Nacional de Segurança Pública, do Departamento de Polícia Federal, da Polícia Rodoviária Federal, da Receita Federal, da Superintendência de Seguros Privados, do Departamento de Infraestrutura de Transporte, da Agência Nacional de Transportes Terrestres, do Departamento Nacional de Trânsito, do Conselho Nacional dos Chefes de Polícia Civil, do Conselho Nacional de Comandantes Gerais das Polícias Militares dos Estados e do Distrito Federal e do Conselho Nacional de Política Fazendária. ➔



Lava já!
SÃO JOAQUIM
SERVIÇOS DE LAVAGEM DE CAMINHÕES E MÁQUINAS PESADAS.

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

Sinal verde para a TAG



Instalação da TAG é a terceira fase do Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas (RNTRC)

ANTT autoriza que mais empresas comercializem o dispositivo desde que estejam de acordo com as especificações exigidas

A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) publicou no "Diário Oficial da União" a Deliberação 301/2016, que trata do dispositivo (ou chip) de identificação eletrônica dos veículos de carga, a TAG. De acordo com a norma, as administradoras de meios de pagamento para arrecadação de pedágio (Amaps) e as empresas que fornecem o vale-pedágio obrigatório podem comercializar o dispositivo. O equipamento, que já é obrigatório nos veículos conforme a placa desde agosto do ano passado, tem especificações nacionais e deve ser colocado no para-brisa.

O documento diz que as empresas devem ter modelo operacional aprovado respeitando as especificações preestabelecidas, ou seja, garantindo o processo de vinculação da TAG com a placa do veículo.

A implantação da TAG faz parte das etapas do Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas (RNTRC) e integra o projeto do Sistema Nacional de Identificação Automática dos Veículos (Siniav), definido pelo Conselho Nacional de Trânsito (Contran) e pelo Departamento Nacional de Trânsito (Denatran).

Em 2015, o registro de transportadores rodoviários passou a exigir o cumprimento de três etapas por parte dos profissionais do transporte: cadastro e renovação de informações em ponto de atendimento credenciado; identificação visual dos veículos por meio de adesivo e, por último, identificação eletrônica através da TAG.

Na primeira fase, o transportador precisa ir a um ponto de atendimento indicado pelas entidades conveniadas com a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) para



Registro nacional dos transportadores de carga é obrigatório e composto por três etapas

se cadastrar. No local, devem ser oferecidos os serviços de cadastramento e recadastramento, alteração de dados, modificação da frota, reimpressão do certificado do RNTRC, comunicado de extravio de adesivo, alterações de dados e consultas em geral. No entanto, alguns deles, como a alteração de domicílio do transportador, precisam ser feitos junto ao Departamento de Trânsito (Detran).

Para o cumprimento da segunda etapa, os adesivos para a identificação visual do veículo são entregues nos pontos de atendimento ou diretamente pelos Correios.

Agora, a maior parte dos veículos de carga está prestes a passar pela terceira e última etapa. Em 2016, a ANTT alterou o cronograma de implantação da TAG. A previsão de início era março do ano passado, mas mudou para agosto.

O Sistema Nacional de Identificação Automática dos Veículos tem a intenção de, através da etiqueta eletrônica, facilitar a fiscalização remota dos transportadores, propiciando melhorias nos processos logísticos e a obtenção de informações para o fomento e o planejamento de políticas públicas para o setor. A expectativa é que seja ainda uma ferramenta que vá contribuir para a segurança do transporte de cargas. 🚛





São 4 anos de muita história.

revista
Mais

Operação Rodovida

Após o fim do primeiro período de atuação da operação, de 16 e a 31 de dezembro de 2016, as ações retornam no dia 17 de fevereiro e seguem até 5 de março. Objetivo é intensificar a fiscalização nas estradas durante o Carnaval

Marcello Casal Jr/Agência Brasil

Depois das intervenções da Polícia Rodoviária Federal (PRF) em todo o país durante o período das festas de fim de ano, as estradas voltam a ganhar um reforço na fiscalização e no combate à violência a partir do dia 17 de fevereiro. A operação Rodovida Cidades 2016/2017 segue até o fim da semana de Carnaval, dia 5 de março, e, de acordo com a PRF, a prioridade de atuação acontece em pontos críticos das rodovias federais, elencados por meio de análises de dados estatísticos.

As ações ocorrem simultaneamente em todo o Brasil, em locais e em horários predefinidos, com o objetivo de aumentar a presença e a disponibilidade dos órgãos públicos nas rodovias. A fiscalização terá como prioridade a verificação e a punição de alcoolemia, o excesso de velocidade, as ultrapassagens em locais proibidos, além da verificação de motocicletas e do uso do cinto de segurança e da cadeirinha para crianças.

De acordo com o assessor de comunicação social nacional da PRF, o inspetor Diego Brandão, a importância da Rodovida pode ser medida pelos resultados alcançados. "Em sucessivos anos de atuação da operação, temos registrado quedas no índice de acidentes e mortes em rodovias federais. Por isso, o projeto cumpre seus objetivos em duas vertentes, pois, além desse registro da diminuição nos índices de mortalidade em rodovias federais, a operação propõe a busca de soluções, já que discute a violência no trânsito em diversas esferas públicas", destaca o inspetor.

Também estão programadas atividades de educação para o trânsito com a meta de sensibilizar e orientar os motoristas.



CUSTO

Levantamento realizado pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea) e pela Polícia Rodoviária Federal (PRF) indica que o custo social de acidentes em rodovias federais no ano de 2014 foi de cerca de R\$ 12,8 bilhões. O resultado aponta que um acidente fatal gera um gasto médio de R\$ 647 mil, enquanto o acidente com vítima demanda R\$ 90 mil. O sem vítimas fica em R\$ 23 mil.

PRIMEIRA FASE

Entre 23 de dezembro de 2016 e 1º de janeiro de 2017, período que compreendeu a primeira fase de ação da operação Rodovida, a PRF contabilizou 2.769 acidentes em rodovias federais, entre eles 500 graves. Durante as fiscalizações, os policiais realizaram 62.419 testes de alcoolemia em todo o país, o que resultou em 223 pessoas detidas. Além desse número, 176.863 veículos e 196 mil pessoas foram fiscalizadas ao longo do período de festas de Natal e Ano-Novo. Também foram contabilizados 77.489 autos de infração. Em relação à velocidade nas estradas, os radares da PRF registraram imagens de 83.311 veículos que excederam o limite permitido nas vias. 📍



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).



Dicas de como driblar os abusos do Carnaval

O Carnaval está chegando, e abusar da alimentação e do consumo de bebida alcoólica nesta época do ano é praticamente inevitável, seja para quem vai curtir a folia, seja para quem vai aproveitar o feriado para descansar.

Portanto, a seguir trazemos dicas simples para lhe ajudar a evitar que os abusos no Carnaval façam uma reviravolta em seu metabolismo:

1 - Beba água: é clichê, mas é uma dica valiosa. Hidrate-se em uma quantidade maior que a habitual. Beba 40 ml de água por cada quilo de peso corporal. Por exemplo, se você pesa 70 kg, consuma 2.800 ml de água por dia. Mas estamos falando de água, ok? Ela não deve ser substituída por sucos e refrigerantes. Outra dica valiosa: misture uma colher de chá de sal rosa do Himalaia em cada litro de água e beba essa mistura ao longo do dia – ela vai ajudar a otimizar a hidratação do corpo, a equilibrar o pH, a prevenir câibras musculares e a eliminar as toxinas.

2 - Faça jejum: isso mesmo! Você não sabe o benefício que 12 horas de jejum podem fazer pelo seu organismo em períodos de orgias gastronômicas e alcoólicas. Se sua última refeição / ingestão de álcool for às duas da manhã, fique até às duas da tarde sem consumir alimentos e bebidas alcoólicas. Apenas beba muita água nesse período. Frutas de baixo índice glicêmico, como a maçã verde, estão liberadas, assim como o consumo do suplemento BCAA (dica 3). Para a prática de jejum intermitente superior a 12 horas, o ideal é o acompanhamento especializado com médico nutrólogo e/ou nutricionista para a adequação individual conforme sua genética e seu metabolismo.

3 - Consuma BCAA: esse é o suplemento-chave para quem não conseguir deixar de beber. Além dos

inúmeros benefícios já conhecidos, o BCAA (Aminoácidos de Cadeia Ramificada – Leucina/Isoleucina/Valina) exerce um efeito protetor hepático. Isso mesmo: ele ajuda a proteger nosso fígado tão recrutado pelo excesso de álcool e de alimentos. O fígado funciona como uma espécie de “estação de tratamento” do corpo, e o consumo de BCAA vai auxiliar o organismo no processo de detoxificação hepática. Em qual quantidade? A dosagem deve ser personalizada, mas ingerir 7 g de BCAA a cada oito horas no período do Carnaval seria uma quantidade interessante. Ah, pode ser consumido por qualquer pessoa saudável. O uso de suplementos não é restrito a quem pratica atividade física.

4 - Bebida “liberada”: já que vai beber, prefira os destilados aos fermentados. Escolha a bebida alcoólica que menos mal fará a seu organismo. As fermentadas, como a cerveja, além das calorias vazias do álcool, são inflamatórias. Já os destilados, como o vinho, apesar do álcool, são funcionais: contêm antioxidantes, por exemplo, como o resveratrol. Mas a prudência aqui vale ouro: tudo em excesso faz mal.

5 - Coma “à vontade”: vai “jogar”? Até para isso tem como fazer escolhas certas! Se for abusar da alimentação, escolha as proteínas (carnes e ovos) e as gorduras boas (castanhas de caju, do Pará, nozes, pistache, amendoins...) e deixe de lado os carboidratos (massas e doces em geral).

E lembre-se: não faça com que um lapso vire um colapso. É possível fazer escolhas inteligentes até nas “escapulidas” da dieta. Afinal, não vai ser o feriado de Carnaval que irá ditar suas regras alimentares no restante do ano. Tenha um bom Carnaval e faça um abuso consciente! 🍷

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

NOVOS RADARES EM RODOVIAS MINEIRAS

As rodovias do Estado de Minas Gerais contam com novos radares. No total, são 143 equipamentos do tipo fixo que monitoram a velocidade. Veículos serão autuados ao excederem a velocidade máxima permitida – que varia entre 40 km/h em Pará de Minas, e 60 km/h nos demais pontos –, de acordo com a sinalização instalada em cada segmento.

Quatro equipamentos estáticos também estão em operação, ampliando as ações voltadas para o aumento da segurança viária em toda a rede rodoviária sob responsabilidade do Departamento de Edificações e Estradas de Rodagem de Minas Gerais (DEER/MG). Esse tipo de radar pode ser transportado e operado em locais, dias e horários aleatórios.

MAIS RADARES EM OPERAÇÃO

Rodovia	km	Município	Velocidade Regulamentada
MG-431	15,1	Pará de Minas	40 km/h
MG-431	15,3	Pará de Minas	40 km/h
MG-431	55,1	Itaúna	60 km/h

Rodovia	km	Município	Velocidade Regulamentada
MG-129	24,9	Itabira	60 km/h
MG-129	32,5	Itabira	60 km/h
MGC-262	228,4	Santa Bárbara	60 km/h
MGC-262	230,0	Santa Bárbara	60 km/h
MGC-262	230,2	Santa Bárbara	60 km/h

Rodovia	km	Município	Velocidade Regulamentada
MG-179	86,2	Silvianópolis	60 km/h

Rodovia	km	Município	Velocidade Regulamentada
MG-280	34,0	Cláudio	60 km/h

Início de Operação
Modo Educativo
03/01/17

Início de Autuação
10/01/17



Fonte: Departamento de Edificações e Estradas de Rodagem de Minas Gerais (DEER/MG)

CERCA DE 15 MILHÕES DE MULTAS SÃO APLICADAS POR EXCESSO DE VELOCIDADE

Mais de 14,6 milhões de multas foram aplicadas no ano passado por excesso de velocidade em rodovias federais sob responsabilidade do Departamento Nacional de Trânsito (Denatran), segundo o Registro Nacional de Infrações de Trânsito (Renainf). De acordo com cálculos do sistema, é possível fazer a seguinte analogia: por dia, 40 mil condutores são flagrados acima do limite das vias nas BRs. O total de multas de 2016 corresponde a 74% do número de infrações cometidas no ano anterior, que registrou 12 milhões de multas por excesso de velocidade.

Essa infração pode ser média até 20% acima do limite da via, grave de 20% a 50% acima do limite da via ou gravíssima mais de 50% acima do limite da via. Para cada uma delas foram registradas, respectivamente, 11,9 milhões, 2,5 milhões e 371,3 mil multas.

Também entre as infrações mais cometidas em 2016 esteve a ausência do farol baixo de dia. Até dezembro, foram 403,4 mil multas aplicadas por descumprimento à regra, que é infração média. O número foi superior ao não uso do cinto de segurança (infração grave), com 388,7 mil multas.

No total, em 2016, foram aplicadas cerca de 19,5 milhões de multas em rodovias federais.

SERVIÇOS ODONTOLÓGICOS GRATUITOS

O Serviço Social do Transporte (Sest) e o Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte (Senat) oferecerão, de forma gratuita, serviços odontológicos em todo o Brasil para profissionais do transporte. A oferta abrange endodontia, cirurgia, periodontia, ortodontia, prevenção, diagnóstico, dentística e radiologia. Os objetivos são a preservação das condições saudáveis dos indivíduos, a busca por seu bem-estar físico e mental, bem como sua inclusão e sua integração na sociedade.

O atendimento será realizado nas unidades Sest Senat de segunda a sexta-feira, das 8h às 17h. Para agendamento do horário, acesse o endereço sestsenat.org.br



Aqui você encontra a bateria certa para seu veículo.



AV. BANDEIRANTES N°879
VILA RECREIO - BETIM/MG

(31)3531-5794 / 3591-2011



CONTARE

assessoria contábil

PABX: (31) 3591-2063

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



Conluck

Contabilidade

Sempre Pensando em Você!

Arminda M. Sobrinho

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

Baterias, peças e serviços

AUTO ELÉTRICA TROVÃO
O SORRISO DO CAMINHONEIRO
Atendimentos e Instalações em Geral
Fones: 3592-2063 / 3592-2267
ESPECIALISTA EM DIAGNÓSTICO
O MAIS RÁPIDO E MODERNO
Rastreamento em toda linha diesel leve e pesado.

31 3592-2063 / 3053-2804



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

TUDO O CENTRO

DE

BETIM NA MESMA

SINTONIA

Direção artística: Márcio Freitas

Amigos FM 87,9

Já todo mundo ouvindo!

producaoamigos@gmail.com

www.radioamigosbetim.com.br

31 3544-0122



FAÇA SEU RNTRC NO **SETCOM**

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

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

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



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 ambiental, 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.