

ANO XIV • Nº 156

Abril de 2017

# entre. a voz da estrada **VIAS**

Distribuição gratuita.

## SAÚDE

Sono e cansaço  
provocam 60%  
dos acidentes

## SEGURANÇA

Roubos de cargas  
causam prejuízo  
de R\$ 6 bi

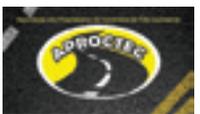


**Morosidade processual é a principal reclamação de quem recorre à Justiça no país. Só de causas trabalhistas, 2016 fechou o ano com mais de 4,3 milhões em tramitação.**

# A PASSOS LENTOS



# FEDERAÇÃO NACIONAL DAS ASSOCIAÇÕES DE CAMINHONEIROS E TRANSPORTADORES



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



fread.com.br

imagens meramente ilustrativas.



Inbound para a indústria automobilística



Outbound para a indústria automobilística



PDI Pre-delivery Inspection

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

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

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

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

**TEGMA**  
Gestão Logística

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

**DIRETOR GERAL**

Geraldo Assis  
geraldoaassis@assispublicacoes.com.br

**EDITORA**

Patrícia Giudice  
contato@assispublicacoes.com.br

**REDAÇÃO**

Cristina Guimarães,  
lêva Tatiana e  
Patrícia Giudice

**COMERCIAL**

Gislény Lopes Assunção  
financeiro.assispublicacoes@gmail.com

**FINANCEIRO**

Gislény Lopes Assunção  
financeiro.assispublicacoes@gmail.com

**FOTOS**

Arquivo **Entrevias**

**REVISÃO**

Daniele Marzano

**IMPRESSÃO**

Gráfica Del Rey

**TIRAGEM**

10 mil exemplares

**TODOS OS DIREITOS RESERVADOS**

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

**Entrevias** não se responsabiliza por textos opinativos assinados.

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

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

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

**ASSINATURAS / ANUNCIANTES**

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

**UMA PUBLICAÇÃO DA AUTOGESTÃO PUBLICIDADE E CONSULTORIA LTDA.**

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

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



# Martelo que não bate

Também chamado de “malhete”, aquele martelo de madeira do juiz demora para bater. A cada ano, o Conselho Nacional de Justiça recebe mais e mais reclamações sobre a morosidade processual na Justiça brasileira. Em 2016, foram quase 10 mil relatos enviados à Ouvidoria do órgão. Os processos trabalhistas encabeçam a lista e mostram que o Brasil precisa desatar um nó. O volume de pedidos que entram em tramitação na Justiça do Trabalho é praticamente o mesmo que sai. Enquanto isso, milhares ficam parados à espera de julgamento. São mais de 4 milhões de processos tramitando.

E como essas demandas têm atingido o setor de transporte? É certo que boa parte das tramitações está no segmento que é um dos mais fortes da economia brasileira. Não poderia ser diferente. Há situações de funcionários que entraram com reclamações trabalhistas diversas contra as transportadoras. A **Entrevias** teve acesso a vários casos, alguns bastante inusitados, mas que evidenciam, pelo menos, o quanto os trâmites judiciais no país são lentos e burocráticos. Esse cenário será apresentado na reportagem de capa deste mês.

Falamos também de um assunto corriqueiro aqui, na **Entrevias**, mas cujas discussão e publicidade se fazem cada dia mais necessárias a fim de se cobrarem atitudes das autoridades competentes. Os roubos de cargas formaram um prejuízo imenso para a economia brasileira: mais de R\$ 6 bilhões em seis anos, segundo pesquisa da Federação das Indústrias do Rio de Janeiro (Firjan). O número de ocorrências só aumenta a cada ano e revela que já passou da hora de medidas efetivas serem adotadas.

A **Entrevias** mostra também o quanto sentir sono e cansaço pode ser perigoso e prejudicial ao trabalhador da estrada. Especialistas indicam que a saída é apenas uma: parar e dormir. A ação reduziria centenas de acidentes todos os anos nas estradas brasileiras. Esta edição também exhibe uma dupla sertaneja que está fazendo sucesso em Minas Gerais: Pablo & Conrado. Eles prometem conquistar os palcos país afora.

Boa leitura!

Edição 155



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

## 18 CAPA

*Morosidade lidera reclamações de brasileiros, e Direito do Trabalho é principal assunto no âmbito do Judiciário nacional*

## 8 SAÚDE

*Melhor maneira de evitar acidentes causados por sono e cansaço é parar e dormir*

## 10 SETCOM

*Entidades firmam acordo coletivo*

## 12 ENTREVISTA

*Luiz Carlos Neves, presidente da Fenacat, fala sobre as associações de proteção e auxílio mútuo para transportadores rodoviários*

## 14 MEIO AMBIENTE

*Projeto de lei propõe mais espaço para animais em carceres*

## 16 CULTURA

*Dupla Pablo & Conrado faz sucesso e se prepara para lançar CD autoral*

## 27 COLUNA

*O que significa "detoxificação"? Saiba o bem que ela pode fazer ao organismo.*

## 28 ECONOMIA

*Transportadores de grãos lutam por piso no valor do frete*

## 30 ESTRADAS

*Campanha Maio Amarelo chama atenção para a responsabilidade dos motoristas*



Paulo Werner

## 32 LEGISLAÇÃO

*Estatuto do Motorista anda a passos lentos no Congresso*

## 34 MOBILIZAÇÃO

*Grupo Transportando Ideias reúne empresários e se torna um fórum permanente do setor*

## 36 SEGURANÇA

*Roubos de carga geram prejuízo de R\$ 6 bilhões ao país em seis anos*

## 38 EVENTO

- *Empresários do transporte se reúnem em Brasília*
- *Setcemg e apoiadores realizam Encontro de Empresários*



Retífica Nossa Senhora Aparecida

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

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

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

# TRANSPORTAR AGORA É SINÔNIMO DE ECONOMIA

UM TRICICLO CARREGADO DE VANTAGENS.

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

CONSULTE CONDIÇÕES  
DE PAGAMENTO NA CONCESSIONÁRIA.

Av. dos Américos, 507 - Centro - Betim/MG  
[www.triciclosbandeirantes.com.br](http://www.triciclosbandeirantes.com.br)

VENDAS

**11 3544-9725 / 11 3544-9726**

Ligue e agende uma visita



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



**motocar**  
Bandeirantes TRICICLOS



**Bocejos frequentes são um dos sinais de que é hora de parar para descansar**

# É hora de dormir

**Sono e cansaço são causa de seis em cada dez acidentes nas estradas. Campanha alerta para o problema, e única solução, segundo especialistas, é parar e descansar.**

**Q**uando chegam, o sono e o cansaço podem gerar estragos. Não é todo mundo que pode ou consegue dar aquela dormidinha após o almoço ou tem uma noite tranquila, de, no mínimo, oito horas de sonhos. Se essa for a rotina dos trabalhadores da estrada, a atenção a esses dois fatores é importante, e a chegada deles não pode ser descartada. Segundo dados da Associação Brasileira de Medicina de Tráfego (Abramet), o sono e o cansaço

são a causa de 60% dos acidentes nas estradas do país.

Dormir mal, de acordo com a Abramet, reduz em 50% a concentração, a produção e a qualidade das atividades desempenhadas por um indivíduo. Diante de dados alarmantes, a recomendação não poderia ser outra: "Dormir oito horas por noite, ter um bom café da manhã e, em seguida, assumir a direção veicular são atitudes que trarão mais segurança e melhor qualidade de vida no trabalho", garante o diretor do Departamento de Medicina do Tráfego Ocupacional da associação, o médico Dirceu Rodrigues Alves Júnior.

Recentemente, a Abramet, a Academia Brasileira de Neurologia (ABN) e o Conselho Regional de Medicina de São Paulo (Cremesp) lançaram a campanha "Não Dê Carona para o Sono". O objetivo é diminuir o número de acidentes de trânsito relacionados ao sono não só em São Paulo, mas em todo o Brasil.

Dirceu Rodrigues explica, em artigo publicado no site da Abramet, que o sono é uma necessidade básica do organismo e é importante para recompor o desgaste gerado por um dia de atividades. Ele diz ainda que o sono tem duas fases: em uma os olhos se movimentam rapidamente; na outra, mais lentamente. Juntas, elas proporcionam a liberação do hormônio do crescimento, a recuperação mental, o equilíbrio do estado imunológico e hormonal e a recomposição dos neurotransmissores.

Segundo Dirceu, é relevante lembrar que as sete ou oito horas necessárias são de sono noturno, tempo que não pode ser substituído totalmente pelo diurno. "Durante o dia, uma série de fatores traz transtornos para uma boa higiene do sono. O calor, o barulho, a luminosidade, a limpeza da casa, a brincadeira das crianças e outros fatores que concorrem para alterar o ciclo do sono. Ele é interrompido a cada momento. Nessas condições, o in-



**Polícia Rodoviária Federal, Detran, PM e universidade fazem ação na BR-135, em São Luís, no Maranhão**



**Motoristas recebem simulador de realidade na SPVias em que são identificados sinais de sonolência**

Márcia Kalume/Agência Senado



“Dormir oito horas por noite, ter um bom café da manhã e, em seguida, assumir a direção veicular são atitudes que trarão mais segurança e melhor qualidade de vida no trabalho.”

**Dirceu Rodrigues Alves Júnior, médico e diretor do Departamento de Medicina do Tráfego Ocupacional da Abramet**

divíduo retoma o trabalho não recuperado por estar privado do sono. Em consequência, terá uma direção insegura porque a atenção, a concentração, o raciocínio, a vigília, a percepção e respostas motoras ficarão comprometidas”, afirma.

Além disso, é comum que as pessoas sintam sono após a alimentação, especialmente se ela for rica em carboidratos. Esses alimentos estimulam a liberação da melatonina, que é um dos hormônios do sono. Medicamentos também podem levar a essa condição.

A campanha alerta para as principais causas de sonolência, que podem ser dormir menos que o necessário, ficar acordado várias horas seguidas e ter algum tipo de doença, como a apneia do sono. Conforme informações da campanha, o sono com duração inferior a cinco horas por noite aumenta em 4,5 vezes o risco de acidentes. Ficar acordado muito tempo compromete a capacidade de dirigir de forma semelhante à ingestão de bebida alcoólica.

As entidades que participam do alerta “Não Dê Carona para o Sono” traçaram um perfil das pessoas com maior risco de sofrer acidentes nas estradas ou nas cidades por causa da sonolência ao volante. Os jovens de até 25 anos se envolvem em aproximadamente 50% das batidas por sono, já que frequentemente dirigem à noite após várias horas sem dormir. Os motoristas profissionais, de acordo com a pesquisa, são outro perfil por não dormirem o tempo necessário, dirigirem em longos períodos, muitas vezes à noite, e porque muitos sofrem apneia do sono. Outro perfil traçado é o dos trabalhadores noturnos, que dirigem para a casa, muitas vezes longas distâncias, depois de plantões de madrugada.

As dicas para a hora de sonolência são parar o carro ou o caminhão em local seguro e bem-iluminado, tomar um café forte, fechar as janelas, trancar as portas e se deitar no banco para dormir de 20 a 30 minutos. Mas a campanha alerta que a medida é apenas paliativa. O ideal é parar em local adequado e dormir. Se a pessoa mantiver o hábito de dormir oito horas por noite e ainda assim se sentir sonolenta e ter fadiga com frequência, deve procurar a ajuda de um profissional. 📍

*A maioria dos acidentes por sonolência ocorre no período da madrugada e após o almoço. Por isso, evite viajar:*

- De meia-noite às 6h;
- Por longo período sem paradas para descanso;
- Sozinho;
- Depois de uma noite mal dormida ou de um longo dia de trabalho;
- Se estiver sob o efeito de álcool ou usando medicações que causam sonolência.

*Se apresentar pelo menos um dos sinais abaixo quando estiver dirigindo, pode estar mais sonolento do que pensa:*

- Bocejos ou piscadas frequentes;
- Dificuldade em manter os olhos abertos, a cabeça erguida e a mesma velocidade;
- Visão dupla ou borrada;
- Redução da concentração;
- Pensamentos desconexos;
- Sair da pista.

Fonte: Campanha “Não Dê Carona para o Sono”



# Convenção coletiva firmada

**Sindicato conclui acordo coletivo com ganhos para o trabalhador e sem prejuízos para as empresas**

O Sindicato das Empresas de Transporte de Carga do Centro-Oeste Mineiro (Setcom) concluiu o acordo coletivo de trabalho para 2017/2018 com as empresas da região de Contagem. Segundo a convenção coletiva, ficaram mantidos o banco de horas e os pisos salariais da Convenção Coletiva de Trabalho 2016/2017, reajustados em 5% a partir

de maio deste ano. As diárias e a ajuda-alimentação também foram reajustadas no mesmo patamar, com pagamento a partir de 1º de junho deste ano. Ficaram autorizadas na negociação a terceira e a quarta horas extras na jornada de trabalho, de acordo com a Lei 13.103/2015.

Segundo Raimundo Fernandes, presidente do Sindicato das Empresas de Transporte de Carga do Centro-Oeste Mineiro (Setcom), foi uma vitória para a categoria. "Fechamos a convenção antes da data-base (1º de maio), o que não acontecia há muitos anos. Parabéns ao Sindicato dos Trabalhadores em Transporte Rodoviário de Contagem e Esmeraldas (Sittracon) pela parcimônia, que resguardou o direito a seus representados e ga-

rantiu emprego neste momento difícil da economia", afirmou.

Na reunião de negociação coletiva, estiveram presentes o presidente da Comissão de Negociação Coletiva do Setcom, Geraldo Washington Batista Júnior, e representantes do Sittracon. Conforme consta na ata da reunião, o reajuste salarial já começa a ser pago na folha salarial de junho. As empresas que concederam reajuste espontaneamente ou adiantaram aos empregados algum percentual de reajuste salarial sobre o dissídio poderão promover a compensação dos valores pagando a diferença residual. O resultado da Assembleia Geral Extraordinária foi divulgado no sistema mediador do Ministério do Trabalho e Emprego (MTE) no dia 24 de abril. ➔



## 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



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

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



# Em busca de reconhecimento

**Associações de proteção e auxílio mútuo para transportadores rodoviários lutam pela aprovação de mudança na legislação para que possam ser reconhecidas como alternativa às seguradoras**

**A** apresentado em outubro de 2012, o Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 356 – também chamado de “Projeto das Associações” – é ansiosamente aguardado pelo setor de transporte rodoviário de cargas no Brasil. O texto altera o artigo 53 do Código Civil para permitir que os transportadores de pessoas ou cargas organizem-se em associação de direitos e obrigações recíprocas para criar fundo próprio, desde que seus recursos sejam destinados exclusivamente à prevenção e à reparação de danos ocasionados a seus veículos por, por exemplo, furto, acidente e incêndio. Em entrevista à **Entrevias**, o presidente da Federação Nacional das Associações de Caminhoneiros e Transportadores (Fenacat), Luiz Carlos Neves, fala sobre as dificuldades enfrentadas na busca pela aprovação do PLS e sobre a pressão que as seguradoras exercem sobre as associações no Brasil.

**Entrevias: Em que consiste o “Projeto das Associações”?**

**Luiz Carlos Neves:** Consiste na regulamentação da atividade desenvolvida pelas associações de proteção e auxílio mútuo, trazendo uma legislação específica, que venha a atender às necessidades dos transportadores de cargas e pessoas, com regras claras e direcionadas.

**Quando ele começou a ser elaborado e com que propósito?**

Em meados de 2007, com o surgimento da ação cível impedida pela Federação Nacional dos Corretores de Seguros Privados e de Resseguros, de Capitalização, de Previdência Privada, das Empresas Corretoras de Seguros e de Resseguros (Fenacor), pelo Sindicato dos Corretores de Seguros (Sincor) e pela Superintendência de Seguros Privados (Susep) contra as associações com o objetivo de paralisar as atividades, alegando que estamos fazendo



“Os moldes de atuação das associações seriam os mesmos já praticados nos dias de hoje. Ou seja, dando garantia para os riscos de colisão, incêndio e roubo, juntamente com a assistência para socorro mecânico e em casos de colisões dentro do território nacional, por meio da autogestão dos acidentes de seus associados.”

**Luiz Carlos Neves, presidente da Fenacat**

seguro sem a devida autorização. Nesse momento, procuramos nos organizar para ver a melhor forma de nos defendermos, vindo a fundar a Federação Nacional das Associações de Caminhoneiros e Transportadores (Fenacat) com o intuito de procurar a solução para o problema enfrentado, o qual culminou na elaboração do Projeto de Lei do Senado 356/2012, de autoria do senador Paulo Paim, e do Projeto de Lei 4844/2012, de autoria do deputado federal Diego Andrade. Ambos já se encontram em tramitação no Congresso Nacional.

**Como seria a atuação das associações (cobertura, assistência, abrangência)?**

Os moldes de atuação das associações seriam os mesmos já praticados nos dias de hoje. Ou seja, dando garantia para os riscos de colisão, incêndio e roubo, juntamente à assistência para socorro mecânico e em casos de colisões dentro do território nacional por meio da repartição dos prejuízos entre seus associados.

**Quais são os principais entraves encontrados pela Fenacat na busca pela aprovação do projeto atualmente?**

Os principais entraves para a aprovação do projeto de lei é o lobby praticado pelas seguradoras e pelos corretores de seguros por meio de suas entidades, usando seus pares, que ajudaram a eleger, cobrando deles essa contrapartida. Hoje está mais do que evidente tudo que acontece nos bastidores da política, engessando dessa forma trabalhos salutares, saudáveis e essenciais para a sobrevivência de uma categoria que é o transporte.

**A Fenacat está mantendo o diálogo com a nova superintendência da Susep?**

Esse é um dos problemas que estamos enfrentando. Após a mudança da Susep, conseguimos uma audiência com o novo superintendente, em agosto de 2016. Depois, ele nunca mais nos atendeu, chegando ao cúmulo de não responder aos ofícios enviados por senadores. Este é um país cujas autoridades não respeitam os princípios básicos da ética, da moral e da honestidade.

Sabemos que não são todos. Mas o que fazer? Só nos resta continuar nossa luta.

**A pressão da Susep contra o PLS 356/2012 tem aumentado?**

Sim. Hoje ele está sendo acompanhado passo a passo pelas entidades ligadas ao mercado de segurados.

**Qual será o próximo passo da federação em relação à aprovação desse documento?**

Estamos adaptando estratégias para divulgarmos melhor todo o trabalho realizado pelas associações, promovendo audiências públicas em todos os Estados onde houver associações estabelecidas, começando em Porto Alegre (RS), em 8 de maio de 2017.

**A não aprovação do PLS 356/2012 implica quais consequências, em curto e médio prazos, para o setor de transporte rodoviário de cargas no Brasil?**

Ainda não pensamos nessa possibilidade, pois temos toda a convicção de que o trabalho desenvolvido pelas associações vai além do rateio dos prejuízos, chegando a ter até um cunho social, porque estamos falando aqui da ferramenta de trabalho. Sem ela o caminhoneiro e a transportadora não sobrevivem.

**Qual é o gasto médio dos transportadores com as seguradoras hoje? De quanto seria a economia deles nas associações?**

Para ilustrar melhor, vou passar abaixo alguns exemplos de custo do seguro e das associações que praticam a repartição dos

prejuízos entre seus associados, com base nos seguintes modelos de caminhões:

Nos custos acima, foi considerada a contratação da cobertura de responsabilidade civil facultativa de veículos com os seguintes valores:

- Danos materiais: R\$ 100.000,00**
- Danos corporais: R\$ 100.000,00**
- Danos morais: R\$ 5.000,00**

A contratação dos valores citados, no caso das associações, é feita individualmente junto ao mercado segurador. Como vocês podem verificar, a diferença é bem considerável, sem falar do atendimento e da agilidade dos processos.

**A Fenacat tem alguma ação prevista para os próximos meses a fim de pressionar políticos e unir entidades do setor pela aprovação do PLS 356/2012?**

Sim, estamos adotando estratégias para convocarmos audiências públicas, seminários e parcerias com outras entidades, visando levar mais esclarecimentos de todo o trabalho que é desenvolvido pelas associações junto aos parlamentares e também aos meios de comunicação, com o objetivo de fortalecer e aprovar nosso projeto de lei.

**O senhor acredita que neste ano seja possível conseguir algum avanço nessa negociação?**

Sim. Enquanto o Congresso estiver trabalhando, não mediremos esforços para buscar nossos objetivos, que são a aprovação do projeto de lei e, conseqüentemente, ter sua homologação pelo presidente em exercício. 🗳️

MODELO / REBOCADOR	SEGURADORA	FRANQUIA	TABELA FIPE	CUSTO ANUAL
M. BENZ AXOR 2035/2009	BRADESCO	R\$ 7.536,08	R\$ 92.241,00	R\$ 19.176,32
IVECO 450 / 33t / 2012	BRADESCO	R\$ 6.774,91	R\$ 92.807,00	R\$ 42.689,42
VOLVO FH13 440 4X2 / 2012	BRADESCO	R\$ 12.459,46	R\$ 148.327,00	R\$ 35.160,39
SCANIA P. 360 A 4X2 / 2013	BRADESCO	R\$ 15.257,14	R\$ 190.953,00	R\$ 43.298,85
MODELO / REBOCADOR	ASSOCIAÇÃO	FRANQUIA	VALOR DO MERCADO	CUSTO ANUAL
M. BENZ AXOR 2035/2009	-----	R\$ 4.316,87	R\$ 83.016,00	R\$ 4.465,80
IVECO 450 / 33t / 2012	-----	R\$ 4.343,36	R\$ 83.526,00	R\$ 4.909,64
VOLVO FH13 440 4X2 / 2012	-----	R\$ 6.941,70	R\$ 133.494,00	R\$ 5.315,52
SCANIA P. 360 A 4X2 / 2013	-----	R\$ 8.936,36	R\$ 171.857,70	R\$ 5.981,28

# Mais espaço para os animais

**Projeto de Lei propõe que carroceria para transporte de carga viva aumente 30 centímetros, evitando maus-tratos**

O Projeto de Lei 6.392/2016, de autoria do deputado federal Zé Silva (Solidariedade-MG), propõe uma alteração no Código de Trânsito Brasileiro (CTB) que pode fazer muita diferença no transporte de animais, também chamado de "transporte de semoventes". A intenção é que o artigo 99 da Lei nº 9.503/1997 passe a vigorar com mudança na altura dos veículos, de 4,40 m para 4,70 m. O projeto ainda determina que o motorista que faz esse tipo de condução tenha treinamento especializado.

Segundo o deputado Zé Silva, o transporte inadequado de animais semoventes causa lesão e até a morte deles. "A altura regulamentada hoje dos veículos que transportam semoventes é de 4,40, a qual é considerada, por pecuaristas e sindicatos de trabalhadores rodoviários, caminhoneiros e carreteiros, a causa de prejuízos e lesões. Nosso objetivo é questionar e analisar se os requisitos de segurança necessários à circulação atendem, além da segurança da via, à segurança de todo ser em circulação", afirma ele.

Hoje, segundo a categoria, o ambiente não é seguro para os animais, e a altura de 4,40 é inadequada, resultando em maus-tratos. "Nossa proposta é modificar a altura, apontada por especialistas como mais adequada e segura, que é a de 4,70", diz o deputado, que tem a expectativa de que a tramitação do projeto seja rápida.



Divulgação

"A altura regulamentada hoje dos veículos que transportam semoventes é de 4,40 m, a qual é considerada, por pecuaristas e sindicatos de trabalhadores rodoviários, caminhoneiros e carreteiros, a causa de prejuízos e lesões."

**Deputado Zé Silva (SD-MG)**

Ele compara a altura que acha ideal com a das cegonheiras, que é de 4,95 m, e defende que, se já existem veículos com altura até maior do que a proposta no projeto, os quais circulam pelas estradas do país, não vale o argumento de que viadutos e pontes são empecilhos para a aprovação da proposta. "Nosso projeto pressupõe que não há limitação de trânsito, ou seja, é uma demanda bem concreta e de solução viável", explica.

Luiz Paulo Dias de Freitas, o Paulinho, vereador em Iturama e ex-presidente do

Sindicato dos Caminhoneiros e Carreteiros de Iturama e Região, no Triângulo Mineiro, defende o projeto e diz que é uma reivindicação antiga da categoria. No Brasil, são mais de 1.500 transportadores de carga viva que estarão sujeitos a multa se aumentarem a altura dos veículos para melhorarem as condições dos animais. "É um abuso com os carreteiros que transportam bois e outros animais. Não entendemos por que, para transportar carro, a altura pode ser 4,95, mas, para transportar animais, não. O projeto atende à categoria em todo o Brasil, não só em Minas. Hoje, numa viagem, chegamos a perder até cinco animais, que morrem de tanto se machucarem dentro do caminhão", conta Paulinho.

Recentemente, o deputado Zé Silva solicitou à Comissão de Agricultura, Pecuária, Abastecimento e Desenvolvimento Rural da Câmara dos Deputados realização de audiência pública, ato previsto no Regimento Interno da Câmara para tramitação de projetos de lei.

Além do deputado e de Paulinho, serão convocados o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit), o Departamento Nacional de Trânsito (Denatran), o Conselho Nacional de Trânsito (Contran), o prefeito de Iturama, Anderson Golfão (PMDB), e o diretor da Vilaços Empreendimentos Rodoviários, Wilson Catiste.

Em 2014, a Associação dos Criadores de Mato Grosso (Acrimat) divulgou uma pesquisa que mostra os valores do prejuízo com a morte de animais em transporte. As perdas financeiras pelo transporte incorreto podem chegar a R\$ 154 por animal. As condições precárias podem gerar contusões no gado, perda de peso, estresse e até a morte. 📍

A Fetcemg é gestora do recadastramento do RNTRC das empresas de transporte em Minas Gerais e disponibiliza postos credenciados em todos os seus sindicatos filiados.

**ANDE LEGAL.  
REGULARIZE  
SEU RNTRC.**

[WWW.FETCEMG.ORG.BR](http://WWW.FETCEMG.ORG.BR)



**FETCEMG**  
Federação das Empresas de Transportes  
de Carga do Estado de Minas Gerais

Filiada ao  
Sistema  
CNT

 **SETCEMG**

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

### **SEJA UM ASSOCIADO SETCEMG E GARANTA DIVERSOS BENEFÍCIOS.**

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

### **O SETCEMG AINDA MAIS PERTO DE VOCÊ.**

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

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

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

**(31) 3490-0330**

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



IMAGENS GENTILMENTE CEDIIDAS PELO CONGER



**Pablo e Conrado formam dupla de sucesso em Minas; cantores se conheceram por acaso e hoje são grandes amigos, além de parceiros na música**

## FICHA TÉCNICA

### PABLO

**Nome:** Marcos Vinícius Gonçalves  
**Idade:** 28 anos  
**Natural de:** Jeceaba (MG)

### CONRADO

**Nome:** Ângelo Franklin Melquíades Serafim  
**Idade:** 29 anos  
**Natural de:** Contagem (MG)

# Sintonia sertaneja

**Dupla Pablo & Conrado faz sucesso em Minas e agora se prepara para lançamento de CD com canções autorais e clipe na internet**

A primeira apresentação da dupla Pablo & Conrado aconteceu em 2011, mas eles se recordam como se tivesse sido ontem. O convite partiu de Pablo que, de uma hora para outra, viu-se sem o parceiro de costume. Conrado aceitou de imediato, embora trabalhasse com outro cantor nas noites belo-horizontinas. Do improviso surgiu a dupla sertaneja, que hoje se orgulha da marca de 12 shows por mês, em média, e se prepara para lançar o segundo CD — desta vez, com canções autorais — e um clipe no YouTube. Na agen-

da, muitos bares, casas noturnas e, principalmente, festas tradicionais do interior de Minas Gerais.

Mas, para entender a história dos dois, é preciso conhecer um pouco da trajetória de cada um. Pablo, cujo nome de batismo é Marcos Vinícius Gonçalves, tem 28 anos e nasceu em Jeceaba, na região Central do Estado. A relação dele com a música teve início aos 10 anos, ainda na cidade natal, tocando violão na igreja. Aos 14, ele montou uma banda de baile, de gêneros variados, junto a outros nove jovens. “To-

cávamos na região, em festas de peão, festas juninas. Na verdade, sempre gostei de sertanejo, mas, como lá não tinha muita oportunidade, entrei para a banda”, relembra Pablo.

Enquanto não conseguia se firmar profissionalmente na música, ele trabalhou com entregas de compras on-line e como gerente de um posto de gasolina. Aos 18 anos, Pablo e outro integrante da banda decidiram montar uma dupla (Lucas Vinícius & Cristiano), que durou um ano em Jeceaba e outros quatro anos em Belo Horizonte, para onde ele se mudou há cerca de uma década. A essa altura, a dupla já recebia o couvert pelas apresentações que fazia com casa cheia às sextas e aos sábados em uma churrascaria na região do Barreiro, na capital. Depois de um incidente no palco, no entanto, Cristiano abandonou o parceiro de música. “Pablo & Conrado surgiu praticamente na sequência”, conta Pablo.

### PRIMEIRAS NOTAS

Conrado é o nome artístico usado por Ângelo Franklin Melquíades Serafim, de 29 anos. Ele nasceu e vive até hoje em Contagem, na região metropolitana de BH. O gosto pela música foi uma influência do pai, que, embora não seja profissional, sempre gostou de tocar guitarra e sanfona em família. Aos 7 anos, Conrado foi matriculado nas aulas de teclado e, aos 9, conquistou o segundo lugar em um festival. Aos 11, ele começou a se interessar por violão e, sozinho, arriscou-se nas primeiras notas. Três anos mais tarde, montou uma banda de forró na escola – o ritmo fazia grande sucesso naqueles tempos. Ele “arranhava” na sanfona; um colega tocava violão; outro, zabumba; e um quarto ia no triângulo.

“No ensino médio, comecei a criar mais expectativa com a profissionalização. Tinha uma turma que me chamava de ‘Ângelo da Viola’ e me convidava para fazer roda de violão. Assim, acabei tocando em alguns eventos”, diz Conrado. Anos mais tarde, em 2006, já formado, durante um encontro de amigos em um bar no Barreiro, um colega pediu ao cantor que se apresentava no local para dar uma chance a Conrado. O pedido foi atendido, e o jovem tocou por cerca de uma hora. Ao fim, o dono do estabelecimento fez o convite para que ele voltasse na semana seguinte para se apresentar profissionalmente. Durante três anos, voz e violão foram as ferramentas de trabalho do contagense.

Em busca de um parceiro para formar uma dupla, Conrado se inscreveu para as audições de um programa de TV que revelaria o novo talento da música brasileira. Na fila – que, segundo ele, dobrava quarteirões –, ele conheceu Rafael, que também morava em Contagem, e os dois passaram a se apresentar juntos. Depois de dois anos, no entanto, eles decidiram encerrar o trabalho. Na sequência, Conrado se uniu a Johnny, com quem permaneceu por oito meses, até receber o convite de Pablo.

“Nós tocávamos na mesma churrascaria em que Lucas & Vinícius, mas às quintas e aos domingos, dias de pouco movimento. Permanecemos assim por uns dois meses, até que Pablo me ligou dizendo que precisava de um substituto para a dupla dele. Não ensaiamos nada, chegamos lá e fizemos o show. Ganhei nesse dia o equivalente a três apresentações sozinho. Salvou demais minha

semana”, diverte-se Conrado, que já havia trabalhado em uma fábrica de bateria, em uma loja de autopeças, na construção civil e vendendo bolos que a mãe fazia.

### GRANDE ENCONTRO

Ambos com problemas nas duplas originais, Pablo e Conrado decidiram encerrar as parcerias antigas e dar início a uma nova. Após a apresentação improvisada na churrascaria, eles se sentaram com os funcionários do estabelecimento para escolherem os nomes artísticos que usariam dali para frente. Hoje, vivem da música e não pretendem deixar os planos desafinarem.

“O Pablo é como um irmão para mim. A gente aprendeu muito um com o outro. Acho que nada neste mundo vai me agradar mais do que o que eu faço”, afirma Conrado. “Pedimos a Deus prosperidade na carreira da dupla, para que possamos estar em um patamar pelo menos médio, no futuro, mesmo que não seja infinitamente estourado”, completa Pablo. 📞



CEPAM

**CEPAM COMPONENTES AUTOMOTIVOS**

**Scania Volvo Iveco Ford Man  
Volkswagen Mercedes-Benz Daf**



#### Algumas vantagens CEPAM

- \* Qualidade contínua
- \* Segurança
- \* Satisfação de clientes
- \* Garantia
- \* Negociação facilitada
- \* Rápida Logística



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



(54) 3291-2560



WhatsApp (54) 99152 3251

# Justiça que dá trabalho

**Morosidade processual é principal reclamação recebida pela Ouvidoria do Conselho Nacional de Justiça (CNJ). Direito do trabalho lidera como tema.**

**E**m 2016, a Ouvidoria do Conselho Nacional de Justiça (CNJ) recebeu 22.175 demandas, o que implica uma média mensal de 1.848 relatos. Em comparação ao ano anterior, foram recebidos 15.808 registros, representando um acréscimo de 40,28%. As manifestações são classificadas conforme tipos e temas, e o assunto "morosidade processual" figura em primeiro lugar, com 9.877 relatos (44,28%). Levando-se em conta apenas as demandas com essa classificação temática, 97,95% (9.675) são reclamações. Os dados divulgados em 27 de março deste ano mostram que, relativamente à origem por Estado da Federação, a Bahia apresentou o maior percentual de demandas referentes à morosidade processual, com 63,18% do total ali originado, seguido do Piauí, com 58,63%, e do Ceará, com 58,52%. Minas Gerais ocupa o 17º lugar, com cerca de 45%. Verificando-se os dados a partir de classe e assunto, processo cível e do trabalho lideraram: 28.169.219 e 9.277.831 novos casos, respectivamente.

Paralelamente, a Justiça do Trabalho finalizou o ano com aproximadamente 5 milhões de processos em tramitação. O estoque de demandas aumentou em 477 mil processos em relação ao ano anterior, mesmo que o quantitativo ingressado tenha reduzido em 200 mil. Tal cenário ocorreu devido ao retorno de mais de 679 mil que foram reativados e/ou voltaram a tramitar após serem baixados. Segundo cálculos, mesmo que a Justiça do Trabalho fosse

paralisada sem o ingresso de novas demandas e com a atual produtividade de magistrados e servidores, seriam necessários cerca de 14 meses de trabalho para zerar o estoque.

Contudo, o número de casos novos teve uma tendência de aumento no período, atingindo seu máximo em 2015, 4,1 milhões de processos. O total de processos baixados cresceu em todo o período, culminando em 4,3 milhões em 2015.

O presidente do Tribunal Superior do Trabalho, ministro Ives Gandra Martins Filho, vê o crescimento de novos casos dos últimos anos como reflexo direto da crise econômica vivida pelo Brasil. Segundo ele, a alta taxa de demissões faz com que os profissionais corram atrás dos direitos que consideram devidos, e isso justifica o crescente número de ações trabalhistas.

## **ATENTE-SE, EMPRESÁRIO**

A Federação do Comércio de São Paulo (Fecomercio-SP) listou os principais assuntos que chegam à Justiça do Trabalho para que o empresário adote os procedimentos necessários e evite futuras reclamações trabalhistas. O primeiro é a motivação quanto às ações referentes a verbas rescisórias. O pagamento tardio dessas verbas possibilita a aplicação de multa prevista no artigo 477, § 8º da Consolidação das Leis Trabalhistas (CLT), e deve ser realizado até o décimo dia contado da data da demissão, quando da ausência de aviso prévio, indenização ou dispensa de seu cumprimento, ou até ➔



o primeiro dia útil imediato ao término do contrato de trabalho.

Outra frente se refere a processos de seguro-desemprego. O atraso na liberação das guias do seguro-desemprego – bem como a demora no registro da carteira de trabalho – prejudica a concessão do seguro-desemprego. Assim, a anotação na Carteira de Trabalho e Previdência Social (CTPS) deve ser feita no primeiro dia de trabalho, e não após o período de experiência, mesmo que decorrente de pedido do empregado. Tal prática muitas vezes impede o funcionário de receber o seguro-desemprego que teria direito se fosse computado todo o período efetivamente trabalhado.

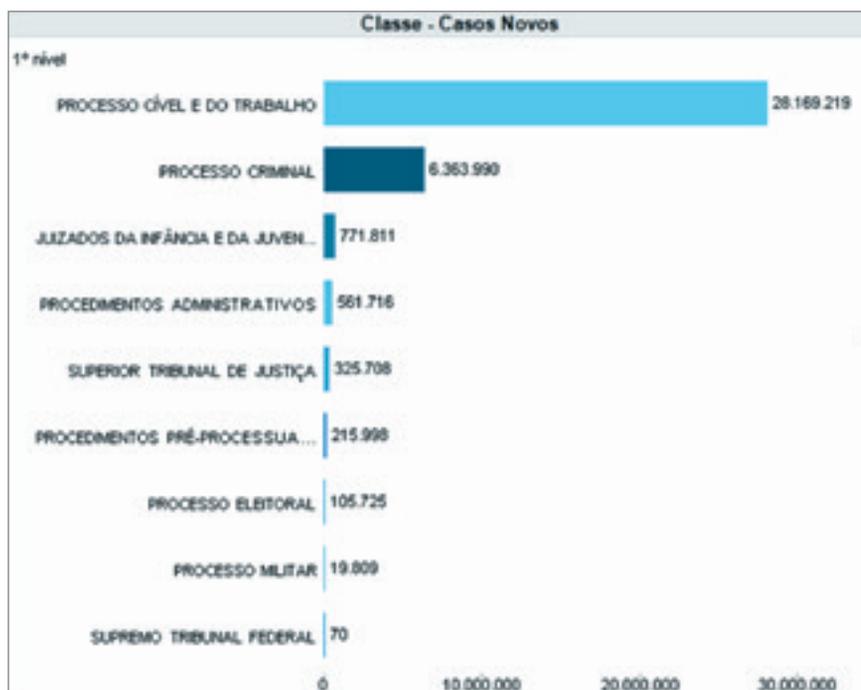
Em que casos cabem indenização por dano moral? A relação entre empregador e empregado deve ser de respeito. O empregador tem o dever de fiscalizar e impedir procedimentos vexatórios e assédios moral e sexual. Alguns exemplos: situações vexatórias em dinâmica de grupo; revista pessoal que extrapole os limites do poder fiscalizatório (apalpar o corpo); uso de palavras desrespeitosas; humilhações pública e privada; ameaças constantes de demissão; rigor excessivo; solicitação de tarefas inúteis ou degradantes; divulgação de doenças pessoais do empregado.

No que tange aos questionamentos referentes às desigualdades salariais, as principais causas são decorrentes de pedidos de equiparação de remuneração para empregados que exercem a mesma função e da observação do piso salarial da categoria, bem como dos reajustes anuais.

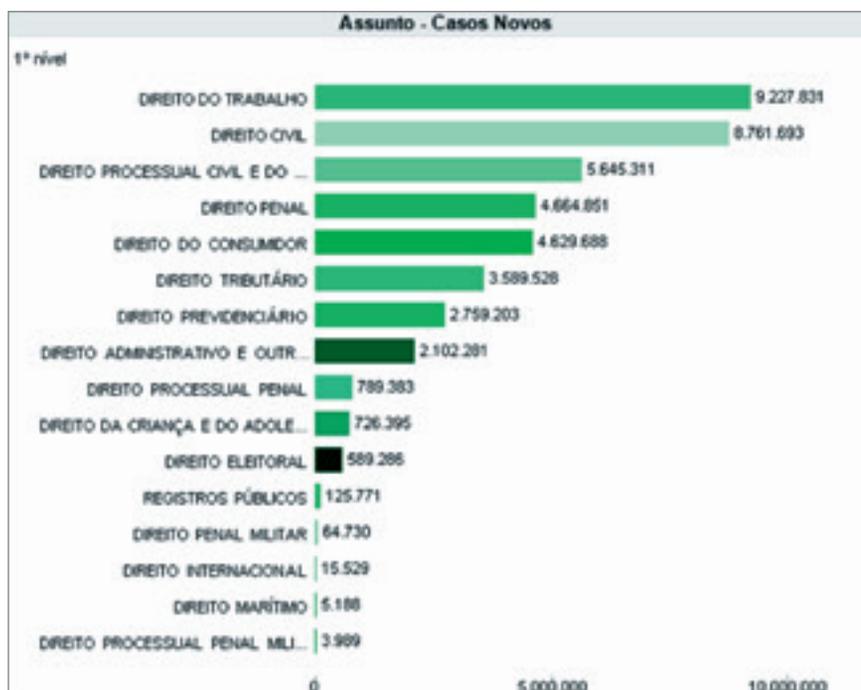
As reclamações sobre gozo de férias referem-se, normalmente, quando são concedidas após o prazo legal ou em época própria, mas pagas fora do prazo, oportunidade em que incide a multa de 100% do valor devido, incluso o terço constitucional. Após 12 meses de trabalho, o empregado já tem direito a férias, que deverão ser gozadas nos 12 meses subsequentes (art.134 da CLT), a critério do empregador. Já o pagamento deverá ser feito até dois dias antes de seu início (art. 145 da CLT).

## CASOS NO TRANSPORTE RODOVIÁRIO

A **Entrevias** teve acesso a casos de transportadores que têm questionamen-



Fonte: Justiça em números (CNU)



Fonte: Justiça em números (CNU)

tos de motoristas na Justiça do Trabalho. Há situações em que o funcionário entrou com reclamação trabalhista duas vezes: na primeira, como ele trabalhava em período noturno, requereu, de acordo com a convenção coletiva, pagamento de diárias de

pernoite – o que foi negado em primeira instância. Na segunda, um desembargador deferiu pedido que não contava nos autos (como diárias diurnas) com base na mesma convenção. Como o advogado do empresário teve um problema com seu informador

jurídico e não recebeu a publicação dessa decisão, a empresa está recorrendo, mas sem êxito. O mesmo ex-funcionário acionou a Justiça do Trabalho, alegando que fazia horas extras sem intervalo intrajornada, incompatível com seu período de trabalho declarado na primeira ação. O empresário está trabalhando na defesa da transportadora junto com seu advogado.

Conhecemos um caso em que o motorista tombou uma carreta embriagado, teve inclusive CPF suspenso, e um juiz concedeu a penhora em favor da empresa para pagar os danos causados em até R\$ 89 mil (valor que o ex-funcionário deve à empresa). A mesma transportadora enfrentou a situação de um motorista que foi demitido e publicizou, inclusive em redes sociais, seus questionamentos quanto à empresa e ao empresário. A transportadora entrou na Justiça por danos morais, e o juiz condenou o motorista a pagar R\$ 5.000. “Recorremos pedindo R\$ 50 mil. Já estamos com seis processos de crime contra motoristas que mentem na Justiça do Trabalho, denegrindo a imagem da empresa e seus sócios com mentiras descabidas, e nossos documentos provam as calúnias. A estratégia deles é: ir à polícia e dizer que não se comportou daquela maneira. É absurdo!”, critica o empresário.

Outro transportador conta que sua empresa tem quatro processos trabalhistas em curso, sendo que em um deles o juiz forçou acordo R\$ 7.000 (mais multa paga ao motorista que estava embriagado e não autorizado a rodar à noite no valor de R\$



“É importante que haja um melhor entendimento sobre a legislação por parte do trabalhador e também pelas empresas, para evitar a judicialização. Muitos processos são movidos por pouco, em vez de serem resolvidos numa conciliação, ficam tramitando por anos nos tribunais do trabalho, onerando o serviço público e tornando-o ainda mais ineficiente.”

**Carlos Roesel,**  
presidente do Sintrauto

25 mil). Outro tentou bater no pai em um pátio de posto, e o caso está na Justiça. Um ex-funcionário decidiu pedir hora extra depois de dois anos de desligamento, e outro fez com que a empresa perdesse o seguro de uma carga que foi desviada.

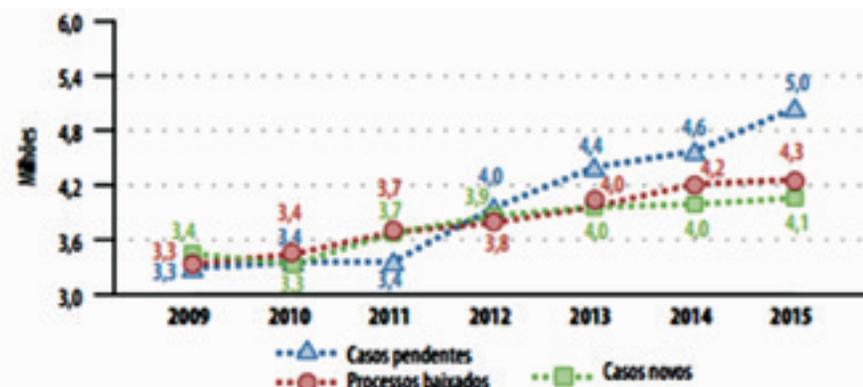
Para o presidente do Sindicato dos Cegonheiros de Minas Gerais (Sintrauto), Carlos Roesel, o excesso de processos na Justiça brasileira gera um gasto público absurdo. “E isso tem refletido sobremaneira no setor de transporte devido à morosidade provocada por essa enorme demanda. É importante que haja um melhor entendimento sobre a legislação por parte do trabalhador e também pelas empresas para se evitar a judicialização. Muitos processos são movidos por pouco. Em vez de ser resolvidos numa conciliação, ficam tramitando por anos nos tribunais do Trabalho, onerando o serviço público e tornando-o ainda mais ineficiente”, afirma Roesel.

O vice-presidente da Federação das Empresas do Transporte de Carga de Minas Gerais (Fetcemg), Gladstone Viana Diniz Lobato, ressalta que os problemas na Justiça com funcionários de transportadoras são frequentes. “Escuto todos os dias empresários que questionam a visão de juizes. Nesse sentido, o Sindicato das Empresas do Transporte de Carga de Minas Gerais (Setcemg) oferece orientação na área trabalhista.”

O Setcemg oferece assessoria jurídica em tempo integral nas áreas Trabalhista, Tributária e Cível com o foco nas ações preventivas e educativas, produzindo artigos e circulares, promovendo debates e palestras sobre assuntos do interesse conjuntural dos transportadores e esclarecimentos específicos para cada necessidade.

A assessoria orienta as associadas sobre a legislação pertinente, elabora e analisa contratos, oferece assistência jurídica no âmbito do direito coletivo do trabalho, emite pareceres e patrocina recursos e defesas processuais.

## SÉRIE HISTÓRICA DA MOVIMENTAÇÃO PROCESSUAL DA JUSTIÇA DO TRABALHO



Fonte: Relatório Justiça em Números 2016



## ESTRUTURA E NÚMEROS DIFERENCIADOS

Segundo levantamento do sociólogo José Pastore, especialista em relações do trabalho, o Brasil não encontra paralelo no mundo em termos de conflitos trabalhistas judicializados. Nos Estados Unidos, o número de processos não passa de 75 mil; na França, de 70 mil; e no Japão, de 2.500.

Para dar conta da estrutura, a Justiça do Trabalho concentra 21% dos gastos do Judiciário brasileiro. Em 2015, apre-

sentou despesa de R\$ 17,1 bilhões – um custo de R\$ 86 por habitante no Brasil ou de quase 3% do Produto Interno Bruto (PIB) nacional. Desse valor, 93,5% referem-se às despesas com recursos humanos – sendo 97% com magistrados e servidores e 3% com o pagamento de terceirizados e estagiários.

O estudo “O custo da Justiça no Brasil: uma análise comparativa exploratória”, do doutor em ciência política e pós-doutorando Luciano Da Ros, da Universidade Federal

do Rio Grande do Sul (UFRS), mostra que a estrutura no Brasil é pesada e cara na comparação com a de países mais desenvolvidos e ricos, e a maior fatia do orçamento destinado ao Judiciário cobre despesas com funcionalismo. Por aqui, o percentual com pagamento de pessoal chega a aproximadamente 89% dos gastos. “Trata-se de um custo altíssimo, especialmente ante a conhecida demora das decisões, que gera uma taxa de congestionamento de cerca de 70%”, frisa a pesquisa.

## ASSUNTOS MAIS DEMANDADOS NO PODER JUDICIÁRIO

<b>1. DIREITO DO TRABALHO - Rescisão do Contrato de Trabalho/Verbas Rescisórias</b>	<b>4.980.359 (11,75%)</b>
<b>2. DIREITO CIVIL - Obrigações/Espécies de Contratos</b>	<b>1.953.651 (4,61%)</b>
<b>3. DIREITO TRIBUTÁRIO - Dívida Ativa</b>	<b>1.737.606 (4,10%)</b>
<b>4. DIREITO DO CONSUMIDOR - Responsabilidade do Fornecedor/Indenização por Dano Moral</b>	<b>1.667.654 (3,94%)</b>
<b>5. DIREITO CIVIL - Responsabilidade Civil/Indenização por Dano Moral</b>	<b>903.628 (2,13%)</b>
<b>6. DIREITO CIVIL - Família/Alimentos</b>	<b>836.634 (1,97%)</b>
<b>7. DIREITO DO TRABALHO - Responsabilidade Civil do Empregador/Indenização por Dano Moral</b>	<b>736.906 (1,74%)</b>
<b>8. DIREITO CIVIL - Obrigações/Espécies de Títulos de Crédito</b>	<b>705.266 (1,66%)</b>
<b>9. DIREITO PREVIDENCIÁRIO Benefícios em Espécie/Auxílio—Doença Previdenciário</b>	<b>623.889 (1,47%)</b>
<b>10. DIREITO PROCESSUAL CIVIL E DO TRABALHO - Processo e Procedimento/Antecipação de Tutela / Tutela Específica</b>	<b>593.051 (1,40%)</b>
<b>11. DIREITO DO TRABALHO - Remuneração, Verbas Indenizatórias e Benefícios/Salário / Diferença Salarial</b>	<b>556.210 (1,31%)</b>
<b>12. DIREITO CIVIL - Responsabilidade Civil/Indenização por Dano Material</b>	<b>525.117 (1,24%)</b>
<b>13. DIREITO PROCESSUAL CIVIL E DO TRABALHO - Objetos de cartas precatórias/de ordem/Citação</b>	<b>501.203 (1,18%)</b>
<b>14. DIREITO DO TRABALHO - Rescisão do Contrato de Trabalho/Seguro Desemprego</b>	<b>489.125 (1,15%)</b>
<b>15. DIREITO PENAL - Crimes Previstos na Legislação Extravagante/Crimes de Tráfico Ilícito e Uso Indevido de Drogas</b>	<b>487.366 (1,15%)</b>
<b>16. DIREITO PROCESSUAL CIVIL E DO TRABALHO - Liquidação / Cumprimento / Execução/Obrigações de Fazer / Não Fazer</b>	<b>468.950 (1,11%)</b>
<b>17. DIREITO CIVIL - Família/Casamento</b>	<b>464.689 (1,10%)</b>
<b>18. DIREITO PROCESSUAL CIVIL E DO TRABALHO - Objetos de cartas precatórias/de ordem/Intimação</b>	<b>459.201 (1,08%)</b>
<b>19. DIREITO TRIBUTÁRIO - Impostos/IPTU/ Imposto Predial e Territorial Urbano</b>	<b>451.571 (1,07%)</b>
<b>20. DIREITO CIVIL - Obrigações/Inadimplemento</b>	<b>449.869 (1,06%)</b>

Fonte: Relatório Justiça em Números 2016



**PETROVILA**  
COMBUSTÍVEIS

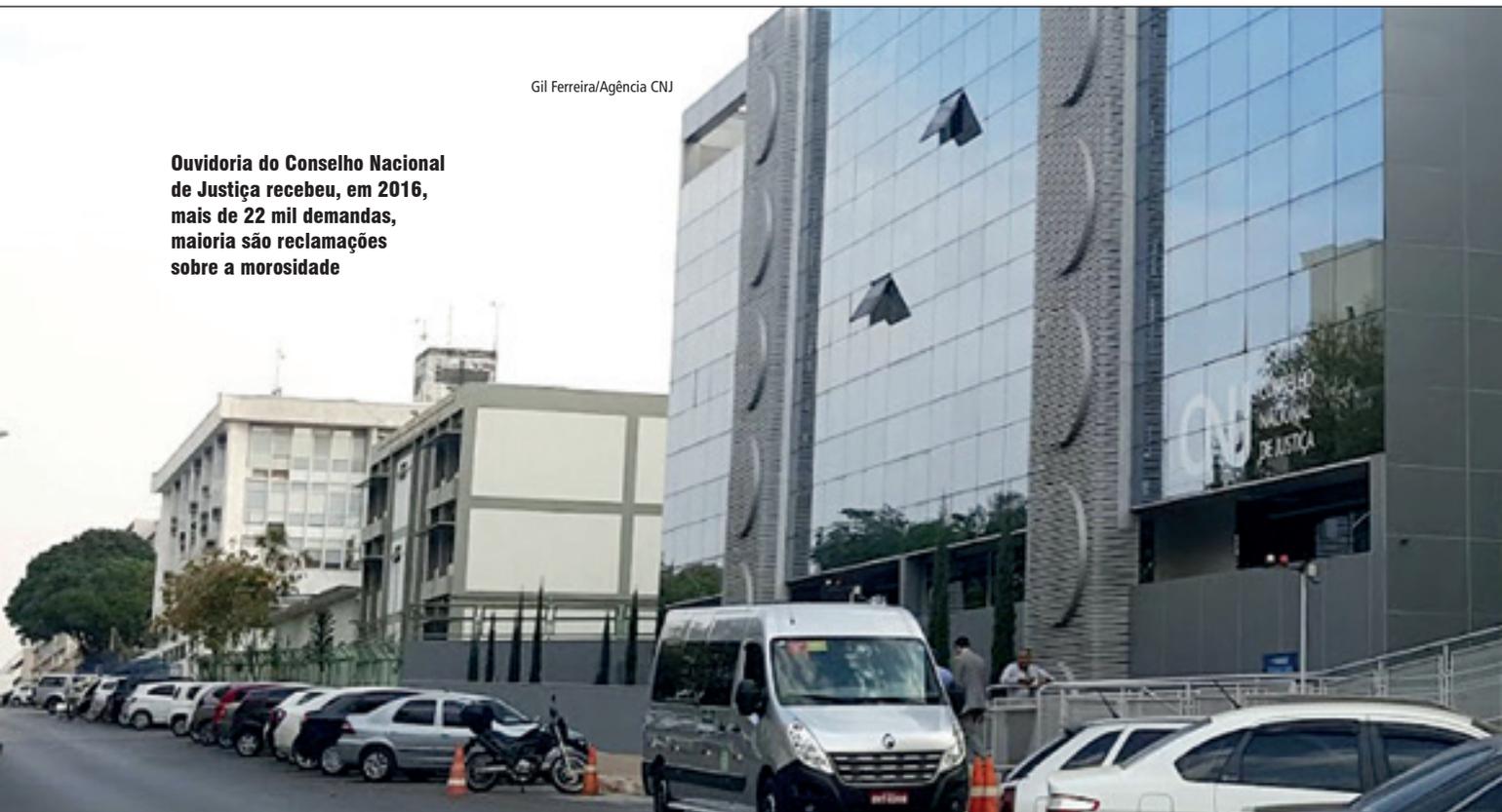
[www.petrovila.com.br](http://www.petrovila.com.br)

## Transporte e Revenda de Combustíveis

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

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

**Ouvidoria do Conselho Nacional de Justiça recebeu, em 2016, mais de 22 mil demandas, maioria são reclamações sobre a morosidade**



De acordo com o autor, “o Poder Judiciário brasileiro é claramente um caso desviante em relação aos demais, sendo sua despesa proporcionalmente muito mais elevada que a de outras nações. Essa despesa se torna proporcionalmente muito alta comparativamente ante a renda média inferior do país. Embora os volumosos repasses não gerem celeridade no andamento de processos e na redução deles, em termos percentuais, em relação ao Produto Interno Bruto (PIB), o Brasil gasta mais com o sistema de Justiça do que superpotências e até mesmo vizinhos latino-americanos”. “Superamos Estados Unidos, Inglaterra,

Alemanha, Espanha, Itália, Argentina, Chile e Portugal”, diz ele.

### **A JUSTIÇA DO TRABALHO NO MUNDO**

Enquanto temos no Brasil uma legislação trabalhista mais rígida, que visa à proteção do funcionário sob a tutela do Estado, pautada na CLT, nos Estados Unidos, por exemplo, o espaço é mais aberto para negociações individuais, muito embora exista uma legislação federal específica sobre os padrões mínimos do trabalho – a Fair Labor Standarts Act (FLAS), ou Leis de Padrões Justos de Trabalho. Original de 1938, ela trata

de pontos básicos, como pagamento mínimo por hora (o equivalente ao salário mínimo para eles) e adicional de horas extras.

Nessa legislação, não existe nenhuma norma que obrigue o empregador a ceder férias remuneradas ao empregado. Em caso de doença ou gestação, a garantia que existe (em alguns casos) é a da seguridade do emprego, não cabendo nenhuma remuneração em relação a esses períodos.

Em casos de empregos com gratificação ou gorjetas, o preço mínimo da hora pode ser menor do que em empregos em que essa gratificação não existe. Um garçom pode ter pagamento mínimo menor, ➔



**PETROVILA**  
QUÍMICA

**Querosene, aguarráz, thinner e outros**

**Qualidade Total  
em Solventes**



pois seu emprego envolve o pagamento de gorjeta, por exemplo.

A idade mínima para o trabalho varia de acordo com o serviço que será executado, e há liberdade dos Estados e das partes (empregador e empregado) para decidirem sobre os direitos previstos no contrato de trabalho.

#### CHILE

As condições da Justiça laboral chilena são bem parecidas com as nossas. Recém-alterada em 2014, pela então presidente Michelle Bachelet, mas entrando em vigência efetiva apenas em 1º de abril deste ano, a normativa trabalhista prevê seguro-desemprego, seguro-saúde e seguridade previdenciária. Além disso, empresas com mais de 25 trabalhadores devem ter pelo menos 85% dos funcionários nascidos no Chile.

Uma diferença substancial das normas trabalhistas chilenas em relação às brasi-

leiras são as negociações coletivas. Os sindicatos têm maior liberdade para negociar com os empregadores.

Jovens menores de 15 anos estão proibidos por lei de exercer qualquer atividade laboral. Entre os 15 e os 18 anos, podem trabalhar com permissão dos pais. É obrigatório que o jovem frequente a escola e que a atividade não coloque em risco sua integridade física. Pessoas entre 18 e 21 anos estão impedidas de empenhar atividades envolvendo mineração ou qualquer outro trabalho subterrâneo.

Alguns Estados praticam o salário mínimo regional com tabela própria, o que é permitido, contanto, claro, que os valores não sejam menores que o mínimo federal.

#### URUGUAI

Tida como uma das legislações trabalhistas mais atuantes e inteligentes do mundo, ao lado de Dinamarca e Suécia, a Justiça do Trabalho uruguaia passou

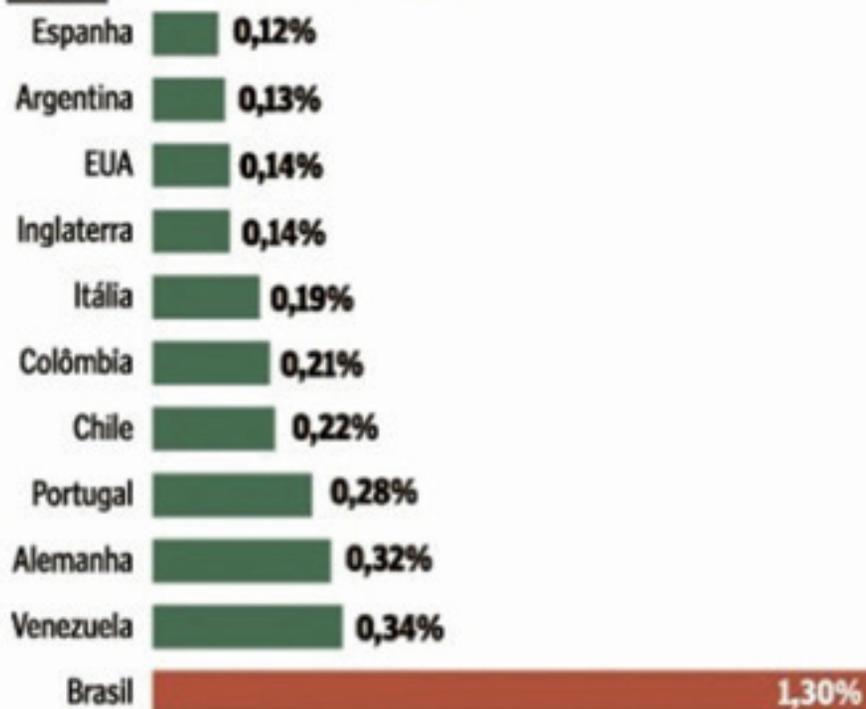
por um processo de modernização desde o início do século XXI. Práticas como a reconvocação do Consejo de Salarios – assembleia com representantes do governo, dos trabalhadores e dos empregadores – mostram que existe uma noção de trabalho conjugado entre essas partes no país. Parte dessa modernização se deve ao desmembramento do processo trabalhista do âmbito civil, tendo agora a Justiça laboral um processo próprio. Isso aconteceu em 2009.

A central sindical uruguaia, a PIT-CNT (Plenario Intersindical de Trabajadores – Convención Nacional de Trabajadores), é única e concentra todos os braços sindicais da nação. Participa das negociações entre governo e empresários, inclusive do Consejo de Salarios. O ingresso do trabalhador é facultativo, embora os acordos valham para toda a classe em questão.

A idade mínima para alguém trabalhar é de 15 anos. Uma série de programas ga-



## Despesa do Poder Judiciário como (%) percentual do Produto Interno Bruto, países selecionados



Fonte: CNI 2014 - European Commission for the Efficiency of Justice (CEPEJ) 2014, 177 - Centro de Estudos de Justiça de las Américas (CEJA) 2007. National Center for State Courts (NCSC) 2012 - Supreme Court of the United States (SCOTUS) 2012

rante o ingresso do jovem no mercado de trabalho, sendo regulada pela Lei uruguaia nº 19.133, de 20/9/2013, e pelo Decreto 115/15, de 27/4/2015.

Com o reajuste de 2017, o salário mínimo chegará a 12.265 pesos uruguaios, o que em reais seria aproximadamente R\$1.337. No Uruguai, desde 2015, o então ministro da Economia, Danilo Astori, previa uma negociação de aumento salarial a cada seis meses, de acordo com o reajuste da inflação. Essa medida é válida até 2018, quando provavelmente serão negociados novos parâmetros para tais questões. O salário mínimo no Brasil é reajustado de acordo com um cálculo simples que usa como base o Produto Interno Bruto (PIB) e a inflação. Esse reajuste é anual.

A legislação uruguaia prevê uma jornada máxima de 48 semanais, dividida em seis dias, com o limite diário de oito horas, e prevê uma diferença entre o trabalho na indústria e o trabalho no comércio (44 horas semanais).

### CHINA

A China concede diversos direitos a seus trabalhadores. Contudo, na maioria das vezes, é extremamente complicado para os órgãos internacionais fiscalizarem as condições trabalhistas no maior país asiático. A modernização das normas trabalhistas foi fruto de um processo histórico, com o renascimento econômico chinês para os mercados internacionais em 1970. A investida estrangeira em busca de mão de obra tornou essa modernização obrigatória.

O país segue tratados internacionais e é membro da Organização Internacional do Trabalho (OIT), o que, em teoria, garante uma série de benefícios ao trabalhador, como descanso semanal e igualdade de salários para homens e mulheres. O Novo Código do Trabalho Chinês, de 2009, além de outras leis reguladoras, como a da Mediação e Arbitragem sobre Disputas Trabalhistas (2007), a da Promoção do Trabalho (2007) e a Legislação sobre Contratos de Trabalho (2007), regula

a matéria no país e garante a licença-maternidade remunerada, o direito à greve, a estabilidade no emprego caso o contrato de trabalho tenha sido renovado mais de duas vezes e férias remuneradas.

A jornada de trabalho deve ser de 40 horas semanais, com oito horas por dia, quase como no regramento brasileiro, além do pagamento de horas extras. Apesar dessa proteção, é público que os chineses trabalham por salários baixíssimos. Ademais, vale ressaltar novamente que é impossível levantar a eficácia desse regramento. Há relatos de jornadas de trabalho de até 16 horas no país, o que conflita com as normativas oficiais.

A Federação dos Sindicatos de toda a China é central única sindical do país, e até o novo código era responsável, além da negociação dos acordos em geral, pelo auxílio ao trabalhador no pedido de uma ação laboral. A partir desse código, o trabalhador chinês pode acionar individualmente a Justiça, sem necessidade do apoio sindical.

### FRANÇA

Recentemente, houve uma grande flexibilização no direito do trabalho francês com os objetivos de modernizar e acompanhar os novos paradigmas econômicos. Mesmo com a forte pressão contrária exercida por sindicatos, trabalhadores e estudantes, que foram contra medidas como o fracionamento do descanso entre jornadas e a mudança no regime de horas trabalhadas, a flexibilização das leis trabalhistas foi aprovada na França com uma manobra do então primeiro ministro Manuel Valls, que, por meio de um dispositivo constitucional, aprovou a medida sem passar por votação em plenário, em outubro de 2016.

A atuação laboral está protegida a partir dos 16 anos. Desde 2006, medidas foram tomadas para que a contratação de jovens seja incentivada. Mesmo com elas, que promovem uma ajuda financeira estatal para empresas que contratam jovens, principalmente de baixa renda, o nível de desemprego francês chegou a 10% nas últimas contagens.

A jornada de trabalho deve ter 35 horas semanais. Com a reforma, alguns casos

excepcionais foram dispostos. Por exemplo: em uma empresa farmacêutica que esteja fabricando um medicamento de extremo interesse público em determinado momento, a jornada diária pode chegar a 12 horas, o que implicaria quatro horas extras, durante os cinco dias da semana. Caso contrário, o que vale são oito horas diárias com a possibilidade de duas horas extras.

## LEI DA TERCEIRIZAÇÃO

A chamada Lei da Terceirização (13.429/2017), sancionada pelo presidente Michel Temer em 31 de março, levantou uma grande polêmica: por um lado, há quem defenda que esse tipo de regulamentação trará ganhos de produtividade e segurança jurídica e quem acredite que a medida aumentará a precarização no mercado de trabalho. De acordo com a leitura da Compart Marketing e Tecnologia, empresa especializada em recrutamento e mão de obra e que oferece profissionais terceirizados para ações de trade marketing, "em determinadas atividades, o empresário ganha ao terceirizar. Em vez de a empresa ter de fazer ela mesma uma atividade na qual não seja 100% especializada, ela poderá contratar o serviço de outra que tenha conhecimento e experiência para fazer exatamente aquilo de que precisa".

Para a empresa, a regulamentação da terceirização trará um equilíbrio para a economia e otimizará diversos setores do mercado. É preciso esclarecer que há diferenças entre o terceirizado e o trabalhador informal. A expectativa é que essa regulamentação diminua os processos trabalhistas que envolvem terceirizados. Segundo estimativa do Judiciário, a cada ano mais de 3 milhões de processos são ajuizados, e pelo menos 40% estão relacionados à terceirização.

Do outro lado, há críticas quanto à implementação. A Associação Nacional dos Magistrados da Justiça do Trabalho (Anamatra) ressalta que irá agravar problemas como a alta rotatividade dos terceirizados e o elevado número de acidentes, além de gerar prejuízos para a saúde pública e a Previdência Social. Segundo a instituição, o projeto foi aprovado a "toque de caixa, pois ele já estava na Câmara há mais de uma década, aguardando discussão, e de repente acabou



Para o presidente do Tribunal Superior do Trabalho, ministro Ives Gandra Martins Filho, a alta taxa de demissões faz com que os profissionais corram atrás dos direitos que consideram devido.

Marco Aurélio Lara / Divulgação



"Escuto todos os dias empresários que questionam a visão de juízes. Nesse sentido, o Sindicato das Empresas do Transporte de Carga de Minas Gerais (Setcemg) oferece orientação na área trabalhista."

**Gladstone Viana Diniz Lobato, vice-presidente da Fetcemg**

votado e aprovado de forma apressada. Ele não é bom porque tem muitas lacunas. As associações e os sindicatos patronais imaginam que ele trará segurança jurídica, mas tudo que o PL não trará é isso".

## REFORMA

A reforma trabalhista apresentada pelo governo federal também traz polêmica. Após dez horas de debate, a Câmara dos Deputados aprovou em plenário, em 26 de abril, o texto principal. O Projeto de Lei 6.787/2016 passou com 296 votos favoráveis e 177 contrários, e a matéria seguiu para o Senado.

O projeto de lei altera mais de cem pontos da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT). Alguns deles são jornada de trabalho, banco de horas anual, intervalo de alimentação mínimo de meia hora, teletrabalho, regime de sobreaviso e trabalho intermitente. Poderão ser negociados ainda o enquadramento do grau de insalubridade e a prorrogação de jornada em ambientes insalubres, sem licença prévia do Ministério do Trabalho. 🌐





# Você sabe o que é detoxificação?

Detoxificação significa retirar as substâncias potencialmente tóxicas de dentro do organismo. Essas substâncias são chamadas de “disruptores endócrinos” e se classificam em tóxicos metálicos (chumbo, alumínio, arsênio, níquel, mercúrio, cádmio) e tóxicos orgânicos (organoclorados, organofosforados, piretroides, carbamatos, ro-tendicidas, xenoestrogênios).

E onde estão esses disruptores endócrinos? Por toda parte! Nos peixes contaminados com metais pesados, na comida preparada em panelas de alumínio, no cafezinho servido em copos de plástico, nas verduras e nos legumes com agrotóxicos, na maquiagem, no inseticida... São inúmeras fontes de contaminação enraizadas em nosso dia a dia.

Os disruptores endócrinos agem em nosso organismo interferindo na geração, no transporte, na ação, na condução e no destino dos hormônios. Eles bloqueiam os receptores hormonais, causando uma falha de comunicação celular. É como se nossos hormônios se tornassem inativos: mesmo existindo em nosso organismo, eles não conseguem trabalhar de forma correta, pois estão “bloqueados”. E, quando analisamos o estilo de vida da sociedade atual, não é difícil perceber que todos precisam de detoxificação, em maior ou menor grau.

Esse processo pode ser realizado de diversas maneiras: através da prática de uma alimentação funcional antioxidante, por meio do uso de medicamentos (principalmente fitoterápicos) e com terapia de quelação, um método altamente eficaz que pode ser realizado por via venosa ou inalatória. A quelação é um processo específico, que emprega agentes quelantes que se ligam aos metais pesados encontrados em nosso organismo, eliminando-os pela urina, pela bile e pelo suor.

Converse com seu médico. Ele poderá indicar o processo de detoxificação mais eficaz para seu caso. Alguns exames sanguíneos podem detectar as substâncias tóxicas no organismo, mas alguns sintomas clínicos podem sugerir a necessidade de detoxificação. Pessoas que têm dificuldade de absorver nutrientes, que não conseguem perder peso, mesmo fazendo dietas e usando medicamentos, que consomem excessivamente alimentos industrializados, que se expõem de modo prolongado à poluição, que têm fadiga crônica e ou que fazem uso abusivo de cigarro e álcool devem realizar o detox.

E, por fim, nunca devemos nos esquecer de fazer a detoxificação mental. Afinal, somos o que pensamos. Portanto, pensamentos positivos são ímãs de boa saúde física e mental. 📌

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



No fim do ano passado, caminhoneiros fizeram manifestação em Brasília

# Força máxima em prol do mínimo

Transportadores de grãos lutam por um piso nos valores dos fretes, que, atualmente, não cobrem os custos de operação do setor no Brasil

## MIL 32 O Arla do Cegonheiro

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



**N**a luta por uma política de preços mínimos para o frete graneleiro no Brasil, membros do Movimento dos Transportadores de Grãos estão articulando uma nova paralisação para chamar a atenção das autoridades políticas e exigir, novamente, melhores condições de trabalho para o setor, reivindicação que se tornou mais contundente nos últimos dois anos. No início de 2017, caminhoneiros autônomos, empregados e empresários fecharam a BR-364, em Rondonópolis, no Mato Grosso, por cinco dias. Desta vez, a proposta do grupo é reunir lideranças de todos os Estados em Brasília e propor uma manifestação em rodovias de todo o país. A data da reunião, no entanto, ainda não havia sido definida até o fechamento desta edição.

“A situação não pode ficar como está. O transporte (a granel) pede socorro para que os profissionais consigam manter o que têm. Aqui (Mato Grosso), o aumento do frete foi antecipado, mas já baixou muito de novo e antes da hora. Isso está matando o transportador pequeno, como costumamos dizer. E olha que estamos em plena safra. Então, imagina quando vier a entressafra”, avalia Gilmar Marinho Carvalho, o Bill, membro do Movimento dos Transportadores de Grãos (MTG) e do Grupo dos 12, criado para levar até os políticos da capital federal as demandas do segmento.

De acordo com Bill, o frete de grãos na região de Rondonópolis está, atualmente, na faixa dos R\$ 80 a tonelada. Segundo ele, porém, o valor ideal seria de, pelo menos, R\$ 105. “Isso para cobrir os custos dos transportadores. Não estamos nem falando em lucro. Não queremos uma tabela para o transporte, mas, sim, um piso”, afirma o

representante do MTG, que se queixa também da precariedade das estradas nacionais, o que encarece e dificulta ainda mais o trabalho dos profissionais do setor.

### PROJETO EM TRAMITAÇÃO

Há dois anos tramita na Câmara dos Deputados, em Brasília, o Projeto de Lei (PL) 528/2015, de autoria do deputado Assis do Couto (PT-PR), que propõe uma política de preços mínimos para o transporte rodoviário de cargas (TRC) no país. A mudança legislativa determina que, nos meses de janeiro e julho – com vencimento sempre no dia 20 de cada mês –, o Ministério dos Transportes regulamente, com base em proposta da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), o piso referente ao quilômetro rodado na realização de fretes por eixo carregado. O descumprimento da determinação implicará penalidades a serem definidas em julgamento.

Conforme consta no PL, a estipulação dos valores mais baixos deverá ser feita com a participação de sindicatos de empresas de TRC, transportadores autônomos e cooperativas. A definição dos preços precisará, também, levar em consideração, sobretudo, a oscilação e a importância do valor do óleo diesel e dos pedágios na composição dos custos do frete.

Em dezembro de 2016, caminhoneiros autônomos e frotistas de Minas Gerais juntaram-se a profissionais de outros Estados, a exemplo do Mato Grosso e do Paraná, para realizarem uma carreata em Brasília e pressionarem pela aprovação do PL 528. No mesmo mês, o texto foi aprovado pela Comissão de Viação e Transportes da Câmara após receber parecer favorável do deputado José Stédille (PSB-RS). “No



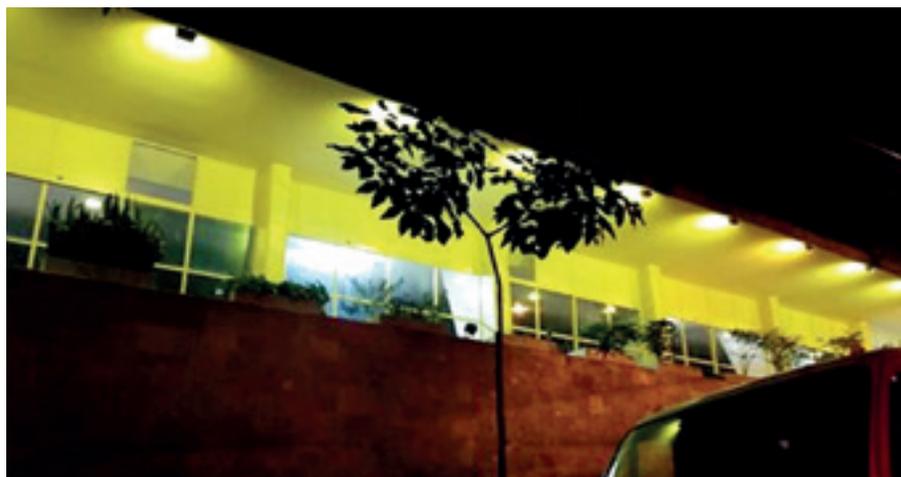
desespero, o trabalhador se vê forçado a se submeter aos valores predatórios que o mercado impõe. Há, assim, que se estabelecer uma tabela de preços mínimos, específica para cada tipo de carga, conforme propõe o autor”, disse Stédille na ocasião. O projeto, que tem caráter conclusivo, ainda será analisado pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania da Casa.

De acordo com o MTG, a aprovação do texto é a última esperança de recuperação para o setor, que já não consegue mais arcar com os gastos de operação do TRC. “Hoje, transportadores do Brasil inteiro estão concentrados aqui, na região, para fazerem viagens que mal cobrem as despesas deles, mas muitos têm famílias e precisam colocar comida na mesa. Então, sujeitam-se a isso. Se não conseguirmos o PL 528, muito transportador vai falir”, conclui Bill. ➔



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

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



Prédio do Detran em BH recebeu luz amarela no ano passado



Prédio da Cidade Administrativa teve laço amarelo projetado em 2016

# Sua escolha faz a

**Campanha Maio Amarelo busca combater elevados números de mortos e feridos no trânsito e chama a atenção para a responsabilidade dos condutores nos acidentes**

**A**nualmente, milhares de pessoas morrem no trânsito brasileiro — estimativas dão conta de que o total de vítimas passa de 40 mil —, e outras milhares ficam feridas. Muitas delas precisam lidar o resto da vida com sequelas decorrentes de colisões e atropelamentos. Por causa dessas estatísticas, no próximo mês, o país dará início a mais um movimento Maio Amarelo, ação coordenada entre o poder público e a sociedade civil que envolve órgãos de governos, empresas, entidades de classe, associações e federações para discutir o assunto e realizar ações visando à redução do alto índice de óbitos no Brasil.

No ano passado, em Minas Gerais, a terceira edição da campanha — que já acon-



Laços amarelos foram distribuídos nos postos de atendimento do Detran-MG

tece em 23 países de cinco continentes — teve mais de 200 ações coordenadas pelo Observatório Nacional de Segurança Viária. O edifício Gerais, da Cidade Administrativa (sede do governo do Estado), ganhou uma iluminação especial, em formato de laço amarelo. O prédio do Departamento de Trânsito de Minas Gerais (Detran-MG), no bairro Funcionários, em Belo Horizonte, também foi iluminado com a cor alusiva ao movimento.

Durante o mês, blitzes educativas, palestras em escolas, intervenções em vias públicas e iluminação de outros prédios

públicos também marcaram a campanha. Já o cronograma de atividades deste ano não havia sido finalizado até o fechamento desta edição, de acordo com a assessoria de imprensa do Detran-MG.

## ALERTA VERMELHO

Em 2016, o movimento Maio Amarelo lançou a hashtag “#eusou+1 por um trânsito mais humano”. Em 2017, o tema da campanha será “#MinhaEscolhaFazADiferença”, com o propósito de chamar a atenção dos condutores para a responsa-



Fotos: Detran-MG/Divulgação

**Polícia Civil de Minas aderiu à campanha no ano passado e fez ações pontuais**

# diferença

bilidade de cada um nos acidentes, seja pelo uso do celular ao volante, seja pelo consumo de bebida alcoólica antes de assumir a direção ou pelo excesso de velocidade, por exemplo.

Conscientizar a população sobre a segurança é uma das estratégias para a redução da violência no trânsito. O Brasil ocupa o quinto lugar no ranking mundial de mortes, ficando atrás apenas de Índia, China, Estados Unidos e Rússia e à frente de Irã, México, Indonésia, África do Sul e Egito. Juntos, esses dez países respondem por 62% das mortes no trânsito registradas no mundo, de acordo com levantamento da Organização Mundial de Saúde (OMS).

Em função dos números alarmantes, a Assembleia-Geral das Nações Unidas edi-

tou uma resolução, em março de 2010, definindo o período de 2011 a 2020 como a Década de Ações para a Segurança no Trânsito. Estimativas da OMS apontam para a morte de 1,9 milhão de pessoas no trânsito em 2020 – o que tornará esses acidentes a quarta maior causa de morte mundial se nada for feito – e de 2,4 milhões de pessoas em 2030.

Segundo a OMS, a situação é ainda mais grave nos países de média e baixa rendas (a exemplo do Brasil), pois eles concentram 90% das mortes no trânsito. Por outro lado, essas nações possuem menos da metade dos veículos do planeta (48%), o que indica o alto risco de se conduzir um veículo – sobretudo, motocicletas – nessas localidades.



## AGENDA

De 8 a 14 de maio, o Observatório Nacional de Segurança Viária realizará a 4ª Semana Mundial de Segurança, programada pela Organização das Nações Unidas (ONU). Em 2017, o tema será "Salve vidas, reduza a velocidade". Conforme foi informado pelo diretor-presidente do observatório, José Aurélio Ramalho, a velocidade excessiva é uma das principais razões das lesões e mortes no trânsito, estando relacionada a mais da metade dos acidentes fatais em países emergentes.

## FIQUE POR DENTRO

A campanha Maio Amarelo é realizada anualmente neste mês porque foi em maio, há sete anos, que a ONU decretou a Década de Ações para a Segurança no Trânsito. Também é no quinto mês do ano que acontece a Semana Mundial de Segurança do Pedestre, chamada de "Campanha Zenani Mandela", em homenagem à bisneta de Nelson Mandela, morta em um acidente automobilístico logo após a cerimônia de abertura da Copa do Mundo na África do Sul, em 2010.

Já a cor amarela é uma referência ao sinal de atenção indicado nos semáforos. O símbolo da campanha é um laço amarelo, o mesmo do Outubro Rosa (de conscientização do câncer de mama) e do combate à Aids, justamente para mostrar que o alto índice de acidentes com mortes assemelha-se a uma epidemia. 📌



**MUNDIAL**  
**TURBINAS**

Rod. BR 381, nº 3206 - Inconfidentes, Contagem - MG  
[www.mundialturbinas.com.br](http://www.mundialturbinas.com.br)



- ✓ Turbina
- ✓ Bomba Injetora
- ✓ Injeção eletrônica

(31) **3362-1520**  
[contatof@mundialturbinas.com.br](mailto:contatof@mundialturbinas.com.br)

# Em marcha lenta

**Apresentado pelo senador Paulo Paim (PT-RS) em julho de 2008, Estatuto do Motorista segue em compasso de espera no Senado. Texto aguarda designação de novo relator.**

O Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 271, de 2008, que cria o chamado Estatuto do Motorista Profissional, está na Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania (CCJ) aguardando designação de um novo relator, já que o ex-relator, Marcelo Crivella (PRB-RJ), deixou a CCJ para assumir a Prefeitura do Rio de Janeiro (PRB-RJ) neste ano. Entre as proposições do PLS, de autoria do senador Paulo Paim (PT-RS), estão a aposentadoria especial para a categoria (incluindo empregados e autônomos) após 25 anos de trabalho, sem exigência de idade, e a regulamentação da jornada, em função do desgaste e do cansaço acumulados ao longo do tempo, conforme é explicado pelo petista gaúcho.

“Não importa se você for de táxi ou até em um carro particular, calcule dirigir 20 horas sem parar. Isso, além de desumano, vai contribuir para a ocorrência de mais acidentes se não for tomada nenhuma medida”, disse Paim.

De acordo com o texto, os motoristas empregados devem trabalhar seis horas por dia, no máximo, respeitando períodos de descanso de 20 minutos, “distribuídos, conforme acordo com o empregador, no período compreendido entre o término da primeira hora trabalhada e o início da última hora de trabalho quando se tratar de condução exclusivamente em via urbana”. Em casos de condução total ou parcialmen-

Antônio Cruz/Agência Brasil



“Não importa se você for de táxi ou até em um carro particular, calcule dirigir 20 horas sem parar. Isso, além de desumano, vai contribuir para a ocorrência de mais acidentes se não for tomada nenhuma medida.”

**Paulo Paim, senador (PT-RS)**

te realizada em via rural, o descanso previsto é de uma hora, “de forma contínua ou descontínua, conforme acordo com o empregador, no período compreendido entre o término da primeira hora trabalhada e o início da última hora de trabalho”.

Pesquisa realizada pela Academia Brasileira de Neurologia com motoristas revelou que 20% dos entrevistados admitiram já ter dirigido com sono, enquanto 10% alegaram ter perdido o controle na estrada por causa do cansaço. A pesquisa mostrou

ainda que a maioria dos condutores profissionais dorme menos do que as sete ou oito horas recomendadas por noite. Segundo os médicos, dirigir com sono implica redução dos reflexos para reagir a situações de perigo nas rodovias, como freadas bruscas e ultrapassagens (leia mais na página 10).

“Que bom que os especialistas na área estão agora com esses dados, com essa estatística, dizendo que isso é inadmissível. Que o Senado vote com rapidez nosso Estatuto do Motorista, que vai garantir carga horária definida e também aposentadoria especial”, afirmou o senador autor do PLS.

## MUDANÇA NECESSÁRIA

Em abril do ano passado, durante discussão sobre o projeto na Comissão de Direitos Humanos e Legislação Participativa (CDH), presidida por Paim, o senador chamou a atenção para a urgência de se aprovar o Estatuto do Motorista, categoria que ele afirmou ser “extremamente injustiçada e percebida com certo descaso” por uma parcela da sociedade.

Segundo o parlamentar, trata-se de um paradoxo, uma vez que esses profissionais são fundamentais para o funcionamento da economia. “Quando apresentei propostas como o Estatuto da Igualdade Racial, a política de valorização do salário mínimo e o Estatuto da Pessoa com Deficiência, foi difícil. Foram anos de negociações com a sociedade, com o Parlamento e o governo. Hoje, são propostas aprovadas e sancionadas”, disse Paim na época. 📌

## SAIBA MAIS

Em março de 2015, a ex-presidente Dilma Rousseff (PT) sancionou sem vetos a Lei dos Caminhoneiros (Lei 13.103), que organiza a atividade de motorista profissional ao definir jornada de trabalho, formação, seguro por acidente, atendimento de saúde e tempo de descanso e repouso. (Com informações do Senado Notícias)



# 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

**Grupo Transportando Ideias (GTI) reúne mais de 2.400 empresários do Transporte Rodoviário de Cargas (TRC) e se consolida como o maior fórum permanente do setor na América Latina**

# Força nas estradas

**N**o começo, há cerca de cinco anos, o Grupo Transportando Ideias (GTI), reunindo 32 empresários do Transporte Rodoviário de Cargas (TRC) do Brasil, foi criado para resolver um problema pontual com um embarcador. Hoje, eles são mais de 2.400, e a estimativa é que passem de 3.500 até o fim deste ano, de acordo com o coordenador da iniciativa, o diretor-presidente do Sindicato das Empresas de Transporte de Cargas e Logística do Mato Grosso do Sul (Setlog-MS), Cláudio Antônio Cavol. A expressividade do grupo e a adesão maciça de representantes do setor tornaram o GTI o maior fórum permanente de TRC da América Latina.

Em fevereiro último, em Rio Quente (GO), os empresários decidiram criar de uma frente parlamentar para apresentar reivindicações do segmento no Congresso Nacional, contando com o suporte de deputados que apoiam as demandas do TRC. Hoje, a principal pauta do GTI é a manutenção do diálogo com o governo federal, sobretudo no que diz respeito aos efeitos nocivos das crises econômica e política na gestão dos negócios.

“Não vemos como crescer se não houver mais organização e um ambiente menos hostil. Estamos desempregando e parando de gerar riqueza. O Brasil não vai aguentar isso por muito mais tempo, porque, na verdade, o país ainda não saiu da linha de subdesenvolvimento”, afirma Cavol.

Em abril, cerca de 150 integrantes do GTI – representando todas as regiões brasileiras – estiveram em Brasília para consolidar a iniciativa junto a, aproximadamente, 150 deputados federais e senadores. A

Fotos: Setlog-MS/Divulgação



**Integrantes do grupo se reuniram em Brasília para discutir questões do setor**



**Estiveram presentes representantes de todas as regiões brasileiras e parlamentares**



**Encontro em Brasília reuniu vários representantes do setor**



“Não vemos como crescer se não houver mais organização e um ambiente menos hostil. Estamos desempregando e parando de gerar riqueza. O Brasil não vai aguentar isso por muito mais tempo, porque, na verdade, o país ainda não saiu da linha de subdesenvolvimento.”

**Cláudio Antônio Cavol,**  
**diretor-presidente do Sindicato**  
**das Empresas de Transporte**  
**de Cargas e Logística**  
**do Mato Grosso do Sul**

visita à capital federal contou ainda com uma reunião com o ministro do Trabalho, Ronaldo Nogueira, e com o presidente do Tribunal Superior do Trabalho (TST), ministro Ives Gandra.

“A questão não é somente nosso setor. Estamos muito preocupados com o caminho do Brasil, com essa avalanche de

denúncias, de notícias sobre corrupção que estamos vendo acontecer no país. O empresariado e os homens de bem têm a obrigação de estar mais presentes em Brasília”, diz o coordenador do GTI.

#### **REPRESENTATIVIDADE**

Essa não foi a primeira vez que o gru-

po esteve no Distrito Federal para tratar de assuntos relacionados às leis trabalhistas. Em novembro do ano passado, o diretor-presidente do Setlog-MS se encontrou com Gandra para apresentar as principais demandas da categoria para uma modernização da consolidação das leis do trabalho.

Na ocasião, também estiveram presentes representantes da Confederação Nacional dos Transportes (CNT), da Federação Interestadual das Empresas de Transporte de Cargas (Fenatac), da Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística (NTC&Logística), da Concórdia Logística S.A. (Conlog) e da Federação das Empresas de Transportes de Carga do Estado de Minas Gerais (Fetcemg).

Na reunião, Cavol entregou ao ministro do TST um dossiê com a compilação de sentenças de ações trabalhistas contra empresas de TRC em que foram observadas discrepâncias nas decisões, uma das principais queixas dos empresários do setor.

“Empresas não conseguem mais sobreviver com altas condenações da Justiça do Trabalho. Queremos que o governo federal aja com mais firmeza na reforma trabalhista. Da maneira como está, não estamos sobrevivendo, não conseguimos mais investir, e isso só poderá resultar em mais desempregos e quebra-quebra”, avalia Cavol. 📍

# De novo, o roubo de cargas

**Crime chega a números insustentáveis: em seis anos, prejuízo ultrapassou os R\$ 6 bilhões no país, segundo pesquisa da Federação das Indústrias do Rio de Janeiro**

**A** cada edição da **Entrevias**, uma nova matéria mostra a situação crítica na qual se encontra o trabalhador da estrada com relação à segurança. Dados estatísticos, o trevo do Ibó, no Nordeste, e vários outros assuntos tomam a pauta não só desta publicação quanto da imprensa nacional. E os valores, calculados em prejuízo para o setor de cargas do Brasil, só aumentam. No início do mês de abril, a Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro (Firjan) divulgou uma pesquisa sobre o assunto e revelou que, entre 2011 e 2016, o número de roubos de cargas no país subiu 86%, com o aumento de 22 mil casos a cada ano.

Para chegar à conclusão, a pesquisa avaliou trechos de rodovias considerados perigosos: a BR-116, entre Curitiba, São Paulo e Rio de Janeiro; a SP-330, entre Uberaba e Santos; e a BR-050, entre Brasília e Santos. No ano passado, o prejuízo com os roubos de carga alcançou o recorde de R\$ 1,4 bilhão, quase o dobro do registrado em 2011, que foi de R\$ 761 milhões.

No total, a perda chegou a R\$ 6,1 bilhões em seis anos. O valor, segundo a pesquisa, representa mais de cinco vezes o anunciado pelo governo federal em 2016 para a modernização e a ampliação do sistema penitenciário brasileiro.

No ano passado, um comitê do setor de cargas do Reino Unido classificou o Brasil como a oitava nação mais perigosa em re-



Renata Mello/Firjan

“A escalada do roubo de cargas chegou a um nível insustentável e a cifras vergonhosas. Com o aumento dos custos do frete, quem paga a conta não são apenas as empresas, mas também o consumidor. Além disso, o orçamento público é prejudicado com a menor arrecadação de impostos.”

**Eduardo Eugênio Gouvêa Vieira, Presidente da Firjan**

lação ao transporte de cargas. A pesquisa, divulgada aqui, na **Entrevias**, listou os 57 países onde é mais arriscado trafegar com mercadorias, e o Brasil teve dados comparados a Iraque e Somália, ou seja, países onde há conflito armado.

O prejuízo é em cascata. Resulta em perda de competitividade para as empresas do setor, transferência de custos extras para a sociedade por meio do preço final da mercadoria, perde de arrecadação de impostos pelos Estados, já que as cargas roubadas geralmente são comercializadas clandestinamente, aumento da violência, uma vez que o roubo de cargas é usado para finan-

ciar o tráfico de drogas e armas em alguns Estados. O estudo da Firjan ainda cita como efeito negativo os riscos de desabastecimento naquelas localidades que passam a ser evitadas pelas transportadoras ou de a população local se tornar refém do crime organizado.

O ano de 2016 foi crítico na série histórica. A cada 88 veículos constantes no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Carga, um foi alvo das quadrilhas. O ano registrou 4.056 casos acima de 2015. O crescimento foi puxado, segundo o levantamento, por Rio de Janeiro e São Paulo. Juntos, eles registraram 87,8% das ocor-

rências de 2016. Minas Gerais, por outro lado, teve queda de 27,1% nas ocorrências no ano passado com relação a 2015.

#### CAUSAS

Além de apontar os dados, o estudo da federação mostrou os três fatores que contribuíram para o aumento. O primeiro é a maior atuação das organizações criminosas, seguida pela falta de ações mais rigorosas voltadas para a punição de todos os elos dessa cadeia. Em terceiro está a carência de estrutura das forças de segurança diretamente relacionadas ao combate ao roubo de cargas. A Polícia Rodoviária Federal, por exemplo, tem apenas 10 mil agentes responsáveis pela segurança de 95 mil km de rodovias federais. E a tendência, conforme o quadro de aposentadoria da instituição, é que a situação piore nos próximos anos.

Para aumentar a repressão, o estudo da Federação das Indústrias do Rio de Janeiro aponta algumas soluções. Uma delas é aprovar projetos hoje parados no Congres-

so Nacional que garantiriam um avanço na legislação. Alguns deles são a baixa na inscrição no Cadastro Nacional da Pessoa Jurídica (CNPJ) e a proibição de concessão de registro pelo prazo de cinco anos para os estabelecimentos envolvidos em recepção, guarda e comercialização de produtos roubados. "Além disso, é preciso avançar nas medidas que atinjam todos os elos da cadeia, como proibir a comercialização e o uso de bloqueadores de sinais de radio-comunicações, conhecidos como *jammers*, cujo uso no país é autorizado pela Agência Nacional de Telecomunicações (Anatel)", relatou a pesquisa.

Outra medida citada é implementar integralmente a Polícia Nacional de Combate ao Furto e ao Roubo de Veículos e Cargas. Uma das propostas da polícia é fortalecer a integração das forças de segurança. O estudo ainda destacou a importância de aumentar a segurança nas fronteiras e nas águas territoriais e de investir na repressão ao comércio de produtos falsificados.

Após a publicação do estudo, a Firjan

lançou o Movimento Nacional contra o Roubo de Cargas. A iniciativa propõe ações coordenadas entre os três níveis de governo. "A escalada do roubo de cargas chegou a um nível insustentável e a cifras vergonhosas. Com o aumento dos custos do frete, quem paga a conta não são apenas as empresas, mas também o consumidor. Além disso, o orçamento público é prejudicado com a menor arrecadação de impostos. Por isso, lançamos esse movimento nacional com soluções em benefício da sociedade e de quem produz", afirmou o presidente da federação, Eduardo Eugênio Gouvêa Vieira, durante o lançamento da ação.

Segundo ele, o país deve ter leis mais rigorosas para combater e inibir o roubo de cargas. "É preciso aumentar as ações de repressão e fiscalização, aparelhando as forças policiais para que tenham plenas condições de trabalhar. No mesmo canal por onde passam drogas e armas transitam mercadorias roubadas. Por isso, a necessidade de atenção da sociedade para essa questão", enfatizou. ➔



**Translado ou remoção para  
qualquer parte do país.  
Resolvemos serviços burocráticos  
de liberação ou liberamos  
toda a documentação.**

**Consulte-nos e saiba mais!**

**3597-6007 . 3532-1145**

**[www.funerariaredentos.com.br](http://www.funerariaredentos.com.br)**

Av. Nossa Senhora do Carmo, 367  
Centro - Betim





## ENCONTRO COM TRANSPORTADORES

O Grupo Transportando Ideias (GTI) participou neste ano de uma série de eventos importantes para debater sobre o setor. Além de estar presente no Conet&Intersindical (Conselho Nacional de Estudos em Transporte, Custos, Tarifas e Mercado), maior fórum da América Latina de empresas de transporte rodoviário de cargas, em fevereiro, também realizou encontro com mais de 80 empresas do segmento no dia 18 de abril, em Brasília, na sede da Confederação Nacional do Transporte (CNT) e discutiu o marco regulatório, o valor do frete e a re-

forma trabalhista em andamento no Congresso. O evento foi organizado pelo Sindicato das Empresas de Transporte Rodoviário de Cargas e Logística do Mato Grosso do Sul (Setlog-MS), cujo presidente, Cláudio Cavol, é o idealizador do Grupo Transportando Ideias. O encontro foi feito em parceria com a Associação Brasileira de Logística, Transportes e Carga (ABTC), a CNT e a Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística (NTC&Logística), entre outras entidades, federações, sindicatos e empresas representativas do setor.





Fotos: Setcemg/Divulgação



## EMPRESÁRIOS DO TRC REUNIDOS

Mais de 80 empresários reuniram-se em um happy hour, no dia 27 de abril, no restaurante Xapuri, na região da Pampulha, para mais um Encontro de Empresários do Transporte Rodoviário de Cargas. O encontro é promovido pelo Sindicato das Empresas de Transportes de Carga do Estado de Minas Gerais (Setcemg) e faz parte do programa Apoiadores do Sindicato. Somente neste ano, já foram realizados dois desses encontros que são oportunidades privilegiadas de relacionamentos e negócios, trocas de experiências e informações sobre o setor. Os empresários foram recebidos pelos presidentes da Fetcemg, Sérgio Pedrosa, do Setcemg, Paulo Sérgio Ribeiro, pelos diretores das entidades e representantes da ComJovem BH. O Encontro de Transportadores é mais um projeto de sucesso implantado pela diretoria de Sérgio Pedrosa à frente do Setcemg com o objetivo de criar soluções inovadoras para os negócios do setor e fortalecer a união dos transportadores. O Setcemg agradece o apoio de seus parceiros aos seus projetos: Volvo Treviso, Siat, Vipal Borrachas, Sighra, Grupo Apisul, Vitallis, Itaipu Scania, Gertran, Minasmáquinas Mercedes, Daf Via Trucks, Raizen.







**CONTARE**  
assessoria contábil

PABX: (31) 3591-2063

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



**Conluck**  
Contabilidade  
*Sempre Pensando em Você!*

*Armanda M. Sobrinho*

Rua Emerenciana 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 SHOPPING DO CAMIÃO  
Serviços: Alternadores e Instalações em Geral  
Fone: 3592-2063 / 3592-2267  
ESPECIALISTA EM DIAGNÓSTICO  
O MAIS RÁPIDO E MODERNO  
Rastreamento em toda linha diesel leve e pesado.

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



**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

# SEU ESPAÇO DE ALIMENTAÇÃO SAUDÁVEL



alimentos

**MERCADO VERDE**

naturais

**INTEGRAIS ORGÂNICOS GRANEL**  
**CONGELADOS DIET SEM GLÚTEN SEM LACTOSE**  
**LIGHT SUPLEMENTOS PADARIA LANCHONETE**

(31) 3532-7547   /mercadoverdenaturais  
 (31) 9-7360-5585   mercadoverde\_naturais

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

Av. Edmeia Mattos Lazzarotti, 2.610, Ingá Alto  
 Betim - MG



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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