

entre. vias

a voz da estrada

SAÚDE

Pesquisa diz que brasileiros sabem pouco sobre o LDL. Solução está em alimentação rica em frutas, verduras e legumes.

LEGISLAÇÃO

Transportadores enfrentam dificuldades para contratar menores aprendizes e recorrem à Justiça

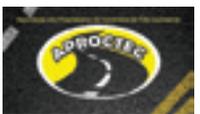
Transportadores rodoviários de cargas pleiteiam aprovação da Política de Preços Mínimos e veem publicação da tabela como saída para a crise no setor



**URGÊNCIA MÁXIMA
PARA O FRETE MÍNIMO**



**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

**DIRETOR GERAL**

Geraldo Assis
geraldoaassis@assispublicacoes.com.br

EDITORA

Patrícia Corrêa
contato@assispublicacoes.com.br

REDAÇÃO

Cristina Guimarães,
lêva Tatiana e
Patrícia Corrêa

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



Em busca do frete justo

O setor de transporte rodoviário de cargas busca já há alguns anos a criação de uma política nacional de preços mínimos, ou seja, uma publicação em forma de lei que institua preços condizentes com o mercado. Não é de hoje que ouvimos que o valor do frete no Brasil é defasado e gera uma concorrência desleal, com trabalhadores sendo obrigados a aceitar preços impraticáveis no mercado para sustentar a família e o próprio negócio. Em dezembro, o Projeto de Lei 528/2015 passou, enfim, pela Comissão de Viação e Transporte da Câmara Federal.

Na matéria de capa deste mês, mostramos tudo sobre a tramitação do projeto e as expectativas para que ele se concretize, mesmo em meio às crises econômica e política pelas quais passa o país. O texto do projeto sugere que o Ministério dos Transportes regulamente nos meses de janeiro e julho todos os anos os valores mínimos referentes ao quilômetro rodado na realização de fretes por eixo carregado, considerando cada especificidade da carga. A intenção é ainda que a tabela seja construída em conjunto com os sindicatos de empresas de transportes, de transportadores autônomos de cargas e cooperativas do setor. O óleo diesel e o valor dos pedágios serão base fundamental para a composição dos custos.

Enquanto o brasileiro atravessa uma enxurrada de escândalos, ele também se esquece da saúde. Mostramos nesta edição uma pesquisa que revela que parte da população não conhece seus índices de colesterol ruim no sangue e não sabe o que fazer para reduzi-los. Lembrando que o LDL é um inimigo da saúde e um potencial causador de doenças do coração. O lado bom da notícia é que a receita é mais simples do que parece: atividade física e inserção de frutas, verduras e legumes na alimentação diária. É um verdadeiro convite a calçar um tênis e caminhar até a feira mais próxima.

Boa leitura!

Edição 156



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

18 CAPA

*Setor de transporte rodoviário
pleiteia aprovação de Política
de Preços Mínimos*

8 SAÚDE

*Brasileiro não sabe como
controlar o colesterol ruim;
segredo está na alimentação*

10 ENTREVISTA

*Paulo Scucato, presidente
do Sistema Ocemg, defende
mais espaço para as cooperativas*

14 TECNOLOGIA

*Nova Carteira Nacional
de Habilitação vem
com QR Code*

17 COLUNA

*Alterações que afetam
o bem-estar têm solução*

26 ESTRADAS

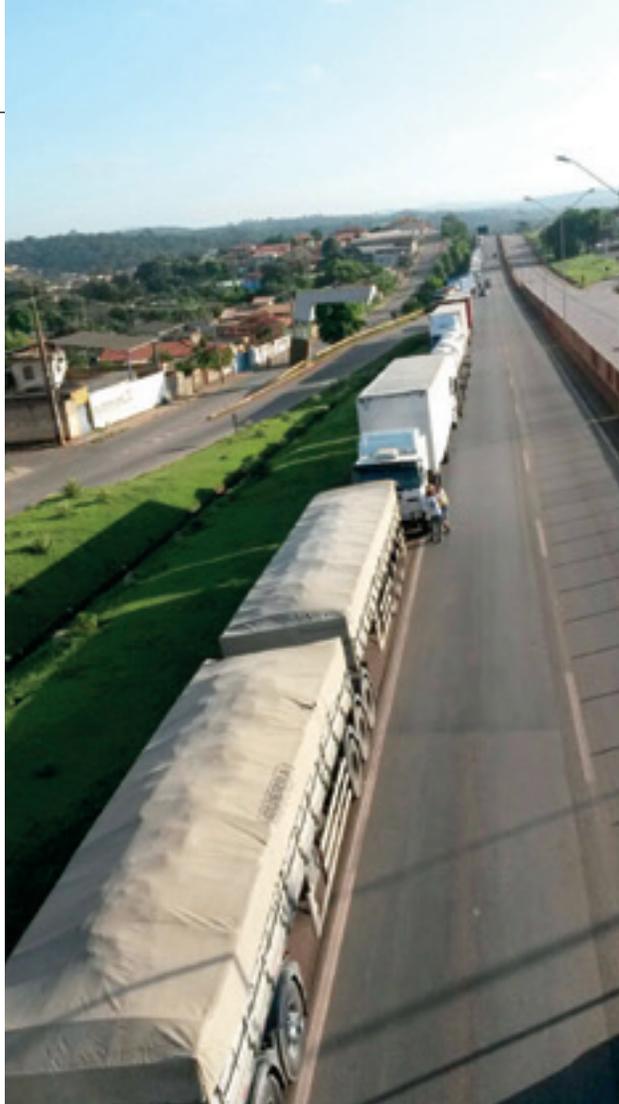
*ANTT cobra multa
acima do valor legal*

28 SEGURANÇA

*Associação denuncia
sucateamento de
equipamentos do Bombeiros*

30 MEIO AMBIENTE

*Comissão aprova projeto
que criminaliza derramamento
de chorume no solo por caminhões*



Jornal Cidades-MG / Fotos Públicas

32 LEGISLAÇÃO

- *Setor de transporte enfrenta
dificuldade em contratar
menores aprendizes*
- *Contran está prestes a publicar
resolução com aumento
na extensão da cegonha*

36 ECONOMIA

*Reserva de mercado
para transportador
autônomo está em debate*

40 EVENTOS

*Presidente da Fetcemg,
Sérgio Pedrosa, recebe
homenagem em Brasília*



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

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



Frutas, verduras e legumes são a chave para se reduzirem os riscos de doenças crônicas, como as causadas pelo colesterol alto

O que você sabe sobre o colesterol?

Pesquisa mostra que brasileiros sabem pouco sobre as atitudes que devem ser tomadas para reduzir as taxas, principalmente, de LDL no sangue

As doenças cardiovasculares ainda são a principal causa de mortes em todo o mundo. E uma pesquisa recente revelou que os brasileiros sabem pouco sobre o colesterol, que está intimamente ligado a essas doenças. O estudo "O que o brasileiro sabe sobre o colesterol", realizado pelo Departamento de Aterosclerose da Sociedade Brasileira de Cardiologia (SBC) com o Instituto Ipsos, a pedido da empresa Sanofi, mostrou que a maioria da população não sabe quais seriam as melhores atitudes para controlar o colesterol.

Segundo a pesquisa, 89% têm consciência de que é importante medir as taxas de colesterol, mas apenas 15% conhecem sua taxa de LDL, o colesterol ruim. No lançamento do estudo, o cardiologista Henrique Tria Bianco, do Departamento de Aterosclerose da SBC, disse que os dados refletem uma tendência mundial. "É possível perceber que o colesterol e a importância de seu controle são assuntos que precisam ser reforçados no mundo", afirmou. "É necessário que o assunto seja cada vez mais divulgado para que as pessoas aprendam a cuidar da própria saúde e atinjam

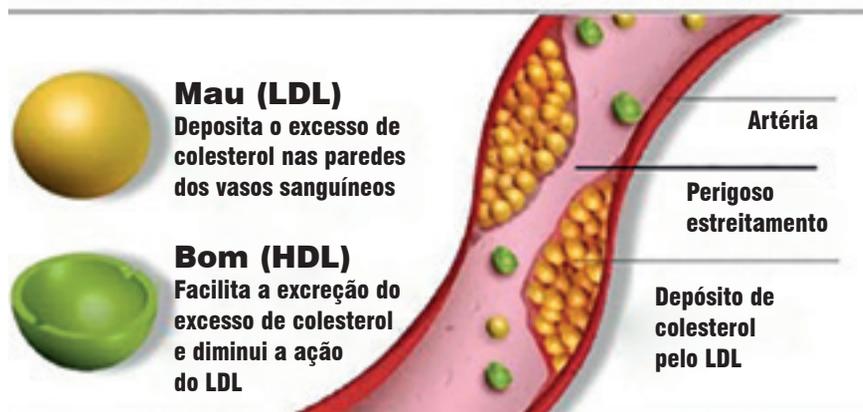
QUANTIDADE IDEAL

Veja o cálculo de colesterol para um adulto maior de 20 anos

Colesterol Total	Adultos maiores de 20 anos
Desejável	menor que 200 mg/dl
Máximo	entre 200-239 mg/dl
Alto	maior que 240 mg/dl
Colesterol LDL (ruim)	Adultos maiores de 20 anos
Ótimo	menor que 100 mg/dl
Desejável	entre 100-129 mg/dl
Máximo	entre 130-159 mg/dl
Alto	entre 160-189 mg/dl
Muito alto	maior que 190 mg/dl
Colesterol HDL (bom)	Adultos maiores de 20 anos
Desejável	maior que 60 mg/dl
Baixo	menor que 40 mg/dl

Fonte: Sociedade Brasileira de Cardiologia (SBC)

Mau vs. Bom Colesterol



suas metas de colesterol a fim de que mais vidas sejam salvas”, reforçou.

A pesquisa foi realizada de forma on-line nas cinco regiões brasileiras e teve participação de 850 pessoas acima de 25 anos, sendo 53% mulheres e 47% homens.

Afinal, o que é importante saber sobre o colesterol? Existem dois tipos de HDL, considerado o bom, e o LDL, chamado de colesterol ruim. Pode-se dizer que ele é um tipo de gordura, um lipídio, encontrado naturalmente em nosso organismo, sendo fundamental para seu funcionamento. Ele está presente no cérebro, nos

Imagem retirada do site Saber Atualizado mostra a ação das lipoproteínas no transporte do colesterol. Excesso de LDL estreita a passagem do sangue nas artérias.

nervos, nos músculos, na pele, no fígado, nos intestinos e no coração. Dele depende a produção de vários hormônios, da vitamina D e de ácidos biliares, que ajudam na digestão de gorduras.

De acordo com a Sociedade Brasileira de Endocrinologia e Metabologia, o que o fígado produz de colesterol corresponde a 70%; os outros 30% vêm da dieta, e é onde mora o perigo. Os principais alimentos que contêm uma significativa quantidade de colesterol são: gema de ovo, bacon ou toucinho, carne de frango com pele, torresmo, manteiga, creme de leite e nata, frituras, salsichas, salame, linguiça e outras carnes de animais.

Quando em excesso, o colesterol é depositado nas paredes das artérias, desencadeando uma arteriosclerose. Se atingir as artérias coronárias, poderá desencadear uma angina e o infarto do miocárdio. Caso ocorra o entupimento das artérias cerebrais, pode acontecer um acidente vascular cerebral (AVC) ou derrame.

A principal dica da Sociedade Brasileira de Endocrinologia e Metabologia (SBEM) é manter uma vida saudável: praticar exercícios físicos, não fumar e, principalmente, trocar os alimentos gordurosos por verduras e vegetais.

A Sociedade Brasileira de Cardiologia (SBC) alerta que o colesterol alto é uma doença silenciosa. Sua identificação aparece somente por meio de exames de sangue, que devem ser feitos regularmente.

ALIMENTAÇÃO

As pessoas que apresentarem taxas elevadas de LDL deverão mudar sua alimentação e passar a manter uma dieta rica em frutas, verduras, legumes e grãos, que evitam o excesso de colesterol no sangue. Quem come mais frutas e legumes na dieta tem risco reduzido de desenvolver várias doenças crônicas. E esses alimentos fornecem ao organismo tudo que é necessário para a nutrição: proteínas, carboidratos, lipídios, vitaminas e sais minerais.

As doenças cardíacas fazem parte do hall de enfermidades que podem ser evitadas com uma alimentação rica em legumes, verduras e frutas. Além delas, estão certos tipos de câncer, a obesidade e o diabetes tipo 2. Frutas e legumes ricos em potássio contribuem para a redução do risco da ocorrência de pressão arterial e do desenvolvimento de pedras nos rins, além de ajudar a diminuir o enfraquecimento dos ossos. 🍌

Um por todos, todos por um

Modelos de negócios cooperativistas ganham força em Minas Gerais e no Brasil, driblando a crise econômica nacional e sinalizando crescimento nos últimos três anos, como avalia o presidente do Sistema Ocemg, Ronaldo Scucato





Ainda em desvantagem na comparação com países mais desenvolvidos, o Brasil vem abrindo mais espaço para as cooperativas nacionais. Para o presidente do Sindicato e Organização das Cooperativas do Estado de Minas Gerais e Serviço Nacional das Cooperativas de Minas Gerais (Sistema Ocemg), Ronaldo Scucato, a regulamentação recente do segmento é um dos fatores que justificam as lacunas observadas no país. Segundo ele, porém, tudo indica que elas não tardarão a ser preenchidas. Em entrevista à **Entrevias**, Scucato – que está na presidência da Ocemg desde 2001 – fala sobre o cenário econômico atual e o impacto dele no cooperativismo, avalia perspectivas de crescimento e garante que esse modelo tem potencial de expansão nos territórios mineiro e brasileiro.

Entrevias: Como o senhor avalia o cooperativismo nos dias de hoje?

Ronaldo Scucato: Cada dia mais, as cooperativas ocupam espaço e são reconhecidas como empresas que possuem

PERFIL

Nome: Ronaldo Scucato

Idade: 80 anos

Estado civil: viúvo

Filhos: não tem

Formação: graduado em direito e administração pela PUC Minas, com pós-graduação na área agrícola empresarial, pela Universidade de Bolonha, na Itália; em administração superior e liderança, pela Fundação Friedrich Naumann, de Curitiba; e em administração financeira, pela Faculdade de Ciências Econômicas

uma função social e trabalham para a comunidade. Temos nos países desenvolvidos, como Alemanha, França, Inglaterra e Estados Unidos, uma cultura cooperativista já impregnada e muito mais forte. No Brasil, onde o cooperativismo chegou até a ser clandestino no século passado, as pessoas estão começando a nos conhecer melhor. Somos um segmento que cresce, apesar da

crise que o país vive. Mas há muito a ser feito ainda, sem dúvida.

Quais foram os principais avanços obtidos nesse modelo ao longo dos anos?

O principal marco para o desenvolvimento do cooperativismo no Brasil foi a Lei 5.764/71, que definiu a Política Nacional de Cooperativismo. Até 1971, não havia legislação que regulamentasse o setor. As cooperativas não possuíam uma representatividade e atuavam sem qualquer segurança jurídica. A partir daí, vieram diversas outras leis regulamentando o segmento, e conseguimos um terreno firme para nos desenvolvermos e atingirmos um universo de 6.655 cooperativas e mais de 13 milhões de associados no Brasil. Estamos presentes em 13 diferentes ramos da economia brasileira.

Quais são os benefícios oferecidos pelo cooperativismo e a contribuição para o desenvolvimento social?

Hoje, o cooperativismo é um instrumento de inclusão social reconhecido no mundo todo. ➔

*Mineira, viva e democrática.
Igual a você.*

Liberdade e democracia são valores que definem Minas Gerais. Na nossa Assembleia Legislativa, esses ideais estão sempre presentes no debate, no diálogo e na luta diária pelos interesses de Minas e dos mineiros. Participe! É com você que a Assembleia se torna, cada vez mais, o poder e a voz do cidadão.



almg.gov.br



Conforme o papa Francisco já declarou em homilia, cooperativa é “gente trabalhando para gente”. Essa é uma definição muito boa de cooperativismo. No nosso modelo, todos são donos do negócio. Não há a lógica de um lucro revertido para o acionista, como em uma empresa comum. Por isso, dizemos que a cooperativa tem um compromisso de inclusão social, de trabalhar na comunidade onde ela está inserida. Você não constrói um paraíso social em cima de uma ruína econômica. Acredito muito nisso.

Como presidente da Ocemg, quais desafios encontrados na luta pelo cooperativismo contemporâneo o senhor elenca?

No Brasil, nosso desafio é a chamada verticalização da estrutura de nossos 13 ramos de atuação. Nesse sentido, temos dois bons exemplos, que são os da saúde, por meio das Unimed, e do crédito, com o Sicoob e o Sicredi. São marcas conhecidas e consolidadas no mercado, e não é por acaso. Mas por que essas cooperativas chegaram a esse patamar? Porque uniram forças e se organizaram em centrais, federações e até confederações nacionais. Por trás dessas marcas, existem inúmeras cooperativas que compartilham estrutura, expertise, métodos de governança e que, juntas, conseguem crescer e se tornar potências. Esse exemplo deve ser seguido pelos demais ramos, como o do transporte, o agropecuário, o de consumo, e por aí vai.

E como o senhor avalia o modelo das cooperativas de autoproteção?

Como presidente de uma entidade representativa do setor, infelizmente não me compete avaliar modelos de cooperativas. Digo apenas que elas, obrigatoriamente, devem ser constituídas sob a égide da Lei 5.764/71, que define a Política Nacional do Cooperativismo. As cooperativas também devem, no que diz respeito a seu objeto de atuação, obedecer rigidamente à legislação pertinente a cada ramo.

O cooperativismo teve início no século 19. Quais as perspectivas para esse modelo em médio prazo, levando-se em conta o cenário socioeconômico atual que vivemos no Brasil?

Vejo uma perspectiva boa porque os brasileiros estão cada vez mais entendendo que a cooperativa é uma ferramenta para



Ocemg/Divulgação

“A cada dia que passa, o cooperativismo de crédito vem dando às pessoas mais acesso a recursos não só para empreenderem, mas para melhorarem de forma geral a qualidade de vida. Há também o diferencial de que, na cooperativa, o cooperado é visto e tratado como pessoa, ao passo que no banco você é o número de sua conta-corrente. É evidente que ninguém quer ser um número.”

Ronaldo Scucato, presidente do Sistema Ocemg

alavancar não só a economia, mas o status social das pessoas. É claro que não estamos alheios à crise, mas conseguimos crescer em meio a ela. Falando especificamente de Minas Gerais, as cooperativas movimentam em torno de 7,3% do PIB (Produto Interno Bruto) do Estado. Isso é muita coisa. As cooperativas mineiras movimentaram cerca de R\$ 38 milhões em 2015, um valor 16,4% superior ao de 2014. Os números de 2016 estão sendo contabilizados, e creio que serão positivos novamente.

O crédito é um dos setores cooperativistas que vêm se destacando no país, sobretudo diante da crise. Há fôlego para esse movimento se manter ascendente?

Sem dúvida. A cada dia que passa, o cooperativismo de crédito vem dando às pessoas mais acesso a recursos não só para preen-

derem, mas para melhorarem de forma geral a qualidade de vida. Há também o diferencial de que, na cooperativa, o cooperado é visto e tratado como pessoa, ao passo que no banco você é o número de sua conta-corrente. É evidente que ninguém quer ser um número. Por isso, as cooperativas de crédito estão presentes em 51% dos municípios mineiros, e suas operações de crédito cresceram nada menos que 46% em 2015, na comparação com 2014, com um aumento também de 15% no valor dos depósitos.

O senhor acredita que a população, de maneira geral, reconhece a importância do cooperativismo para o mundo? Se sim, de que maneira?

Basta dizer que, em 2015, mais de 90 mil pessoas se associaram às cooperativas de Minas, um aumento de 7,1%. Hoje, temos 1.373.173 cooperados no Estado. O Brasil ainda não tem uma cultura cooperativista consolidada como em outros países, mas caminha para isso. Muitos dos grandes bancos europeus são cooperativas. É o caso do Crédit Agricole, maior banco da França, por exemplo. Até mesmo por termos uma regulamentação tão recente do segmento no Brasil, há um espaço grande a se preencher por aqui. E será preenchido.

Antes, as instituições cooperativistas eram vistas como modestas e pequenas. Essa imagem vem se transformando. Como a Ocemg trabalha para que o cooperativismo tenha seu valor reconhecido não apenas no ramo econômico?

O Sistema Ocemg possui três frentes de atuação. A Ocemg é o órgão de representação política, que defende os interesses do segmento. A outra vertente é o Serviço de Aprendizagem, SESCOOP-MG, nosso braço educacional, de promoção social, capacitação e monitoramento. É um órgão que, a cada dia que passa, vai se aproximando mais das cooperativas. Em terceiro lugar, somos o representante sindical das cooperativas. A partir dessa estrutura, realizamos uma série de projetos para fortalecer o cooperativismo como um todo. Temos investido, sobretudo, na capacitação de lideranças, porque o líder sozinho não é um dirigente. O verdadeiro dirigente é aquele que soma gestão e liderança. ☘



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;

Scania P340 6x2

Ano 2010 aproximadamente
500.000 Quilômetros;

MB Axor 2544 6x2

Ano 2010 aproximadamente
400.000 Quilômetros;

Scania P340 4x2

Ano 2010 aproximadamente
320.000 Quilômetros.

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

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





QR Code permite leitura rápida dos dados durante as ações de fiscalização

CNHs mais seguras

Contra fraudes, novas carteiras de habilitação vêm com QR Code para identificar, além de informações pessoais, a foto do condutor

As carteiras nacionais de habilitação (CNHs) já estão sendo emitidas pelos Estados com novos aparatos de segurança. As mudanças atendem à regulamentação publicada pelo Conselho Nacional de Trânsito (Contran), órgão do Departamento Nacional de Trânsito (Denatran), neste ano. Recentemente, as carteiras ganharam um Quick Response Code – QR Code. A intenção é aumentar a segurança contra fraudes e a falsificação do documento. ➔

JUNHO VERDE:

o meio ambiente em pauta

**VOCÊ PODE FAZER
A DIFERENÇA!**

ALGUNS CUIDADOS ESSENCIAIS
PARA GARANTIR A **DIFERENÇA**

-  DENUNCIE QUEIMADAS
-  MANTENHA A MANUTENÇÃO DO SEU VEÍCULO EM DIA
-  ABASTEÇA COM COMBUSTÍVEL DE BOA PROCEDÊNCIA

WWW.FETCEMG.ORG.BR



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

O SETCEMG AINDA MAIS PERTO DE VOCÊ.

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

comercial@setcemg.org.br

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

(31) 3490-0330

www.setcemg.org.br



A iniciativa começou a valer em 1º de maio, e, na primeira semana, já foram emitidas cerca de 300 novas CNHs no país. A tecnologia, segundo o Ministério das Cidades, permitirá que dados dos motoristas sejam acessados de maneira ágil e diretamente do banco de dados do Denatran. O departamento mantém uma versão digital da CNH com informações do titular do documento.

O secretário-executivo do Ministério das Cidades, Marco Aurélio Queiroz, disse, durante o lançamento, que a busca por um documento cada vez mais seguro é fundamental. “O Denatran, como entidade vinculada ao Ministério das Cidades, vem trabalhando assuntos e temas que são importantes para a população. E, agora, encontrou elementos que facilitam e tornam os processos mais seguros e mais aderentes a uma realidade de tecnologia que nossa sociedade hoje tanto deseja”, afirmou.

O diretor do Denatran, Elmer Vicenzi, explicou que, antes, apenas os dados pessoais do condutor presentes na CNH eram verificados. “A foto podia não ser do titular do documento, configurando fraude, por exemplo. Essa implementação agora vai permitir a toda a sociedade conferir a foto. Qualquer setor da sociedade poderá ter acesso, seja numa relação civil, seja numa empresarial, com a disponibilização de dados para bancos, cartórios e empresas locadoras de veículos, por exemplo”, detalhou.

Para ele, com o início da emissão em maio, a perspectiva é que todos os motoristas tenham o novo modelo em um prazo de cinco anos. A leitura do código será feita pelo aplicativo Lince, e, segundo a presidente do Serviço Federal de Processamento de Dados (Serpro), Glória Guimarães, o QR Code é diferente do utilizado pela população. “É uma combinação do que existe hoje, que divulga somente dados textuais, com a fotografia,



Além de leitor de código, CNH ganhou em janeiro novas cores e itens de segurança

lida através de um software”, explicou.

Em Minas Gerais, a nova CNH já está sendo emitida pela Polícia Civil por meio do Departamento de Trânsito (Detran-MG). “O principal objetivo do QR Code é evitar fraudes. Esse item de segurança será importantíssimo para a conferência da autenticidade da CNH durante a fiscalização”, afirmou o diretor do Detran-MG, Rogério de Melo Franco Assis Araújo. As informações podem ser lidas pela câmera da maioria dos smartphones e dos dispositivos com software apropriado. A medida cumpre a determinação da Resolução 650 do Contran, que torna obrigatória sua emissão desde maio deste ano.

As CNHs, segundo Araújo, serão substituídas gradativamente. “O cidadão que tem a carteira no modelo antigo não precisa ir ao Detran para trocar o documento. Ela continuará valendo e só será substituída quando ocorrer a renovação do documento ou em caso de extravio do modelo anterior”, esclareceu. A medida, de acordo

com o Detran, não irá impactar reajuste nos valores do documento para os usuários.

OUTRAS MUDANÇAS

No início de 2017, os Estados já haviam começado a emitir novas carteiras de habilitação com incremento na segurança. Além de mudança nas cores, a CNH passou a ter papel com marca d'água, tintas de variação óptica e fluorescente e imagens secretas. As empresas autorizadas a produzir as carteiras foram credenciadas pelo Contran. Os itens de controle incluem elementos em relevo e microimpressão.

A nova CNH teve inserida em seu lado uma tarja com o mapa do Estado responsável pela emissão. Do outro lado, vem o brasão da República com o mapa do país. Outro item de segurança é a sequência numérica para identificação nacional. Além do Registro Nacional de Condutores Habilitados (Renach), há outro registro nacional e um número do espelho da CNH. **(Com Agência Brasil)**

MIL 32 O Arta do Cegonheiro

PRODUTOS QUÍMICOS EM GERAL PARA:

CUJRTUMES - GRANULAS - IND. TEXTIL - LATICÍNIOS - MINERADORAS - PISCINAS - SIDERURGIA - TRATAMENTO DE ÁGUA - USINAGEM - USINAS





A beleza que vem de dentro

Queixas estéticas são cada vez mais comuns nos consultórios médicos. Mas como o médico nutrólogo pode ajudar na saúde da pele e na melhora dessas alterações que tanto afetam o bem-estar das pessoas?

CELULITE: alteração de pele, do tecido gorduroso e da circulação. É possível otimizar o tratamento dos temidos “furinhos” na pele além da conhecida dupla creme anticelulite e atividade física. O uso de suplementos, para estimular a firmeza da pele e aumentar o metabolismo no tecido gorduroso, e de substâncias diuréticas e com capacidade de melhorar o inchaço é uma preciosa arma para essa condição inestética. A novidade do momento são os “cremes hormonais”, prescritos de forma individualizada após a avaliação de exames do paciente. Para uma dieta “tapa-furinhos”, invista em café, chá verde e frutas diuréticas, como melão, melancia e abacaxi.

GORDURA LOCALIZADA: é aquela gordurinha chata - as famosas “pochetes” ou “pneuzinhos” ou culotes - que insiste em ficar mesmo em indivíduos com o peso ideal. Sabia que isso pode ser um problema hormonal? Homens com baixa testosterona e mulheres em uso de anticoncepcional oral são fortes candidatos a ter as indesejadas gorduras localizadas. A modulação hormonal é uma forte aliada na queima dessas gordurinhas. Alimentos termogênicos, como canela, pimenta-caiena e gengibre podem ser benéficos.

FLACIDEZ: causada pelo envelhecimento e pela consequente degradação das fibras elásticas e colágenas. O envelhecimento é inevitável, mas manter uma pele saudável é opcional. Hábitos de vida saudáveis,

como praticar uma alimentação balanceada, fazer fotoproteção e evitar o tabagismo (mesmo passivo) são passos importantes contra a flacidez cutânea. O uso de antioxidantes, estimuladores de colágeno e suplementos proteicos é um auxílio, além do tratamento precoce da menopausa (mulheres) e da andropausa (homens). Invista em alimentos ricos em silício, como cebola, aspargo e alho-poró.

ESTRIAS: se sua herança genética traz predisposição para estrias, o cuidado deve ser redobrado. Nesse caso, as fibras de sustentação da pele tendem a se romper como um “elástico enfraquecido”. Evitar o efeito sanfona e ter cuidado em períodos de crescimento rápido, como gestação e adolescência, são fundamentais. Manter uma dieta proteica e suplementar é um auxílio importante, assim como a hidratação. E não estamos falando somente de cremes hidratantes, mas, sim, da ingestão correta de água ao longo do dia.

ACNE: uma doença tão comum na adolescência que vem atingindo cada vez mais adultos. Sabia que a acne pode ser causada por vários fatores? Picos hormonais, excesso de algumas vitaminas, insulina elevada, alimentação inadequada e estresse são alguns deles. E algumas suplementações têm efeito muito positivo, como no caso do zinco e dos probióticos.

Hipócrates já dizia: “Que seu remédio seja seu alimento e que seu alimento seja seu remédio”. Em tempos em que a falta de tempo, inclusive para se alimentar de forma saudável, é cada vez mais comum, o uso de suplementos e otimizadores metabólicos individualizados é cada vez mais importante para a saúde e, por que não, para a beleza? ➔

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



Instrumento de gestão e justiça

Implementação da Política de Preços Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas, prevista no Projeto de Lei 528/2015, é fundamental para trazer equidade ao mercado e melhores condições de trabalho aos profissionais

Especialistas em gestão organizacional alertam: empresários não devem cair na tentação de resolver os problemas da transportadora abaixando o valor do frete ou cedendo demais às exigências de desconto de seus clientes. Essa prática de mercado pode anunciar o fim da empresa, pois o custo real da prestação de serviço poderá ser deficitário – ou seja, não se paga – e precariza o setor como um todo à medida que, para transportar a qualquer preço, compromete a qualidade e a segurança dos profissionais do transporte e da sociedade.

Uma das soluções para esse cenário passa pela implementação da Política de Preços Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas, prevista no Projeto de Lei 528/2015, aprovado em 7 de dezembro, por unanimidade, pelos deputados federais que compõem a Comissão de Viação e Transporte na Câmara Federal. O texto prevê que, até a primeira tabela do Ministério dos Transportes ser publicada, os valores mínimos para cargas geral, a granel e neogranel serão de R\$ 0,70 por quilômetro rodado para cada eixo carregado. Já para as cargas refrigeradas e perigosas, R\$ 0,90 por quilômetro rodado para cada eixo carregado.



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

PRÓXIMO PASSO

“O projeto aguarda votação na Comissão de Constituição Justiça e Cidadania da Câmara, na qual o relatório do deputado federal Valtenir Pereira (PMDB/MT) é pela constitucionalidade, juridicidade e boa técnica legislativa e, no mérito, pela aprovação. Por tramitar de forma conclusiva, se for aprovado, seguirá diretamente para o Senado Federal, sem necessidade de se votar pelo Plenário da Câmara, o que poderia levar meses e até anos”, explica o deputado federal Covatti Filho (PP/RS). Ele é vice-presidente da Frente Parlamentar Mista de



“Não visualizo outra forma de praticar um regulamento capaz de garantir condições justas e necessárias para preservar a rentabilidade e a produtividade do setor de transporte rodoviário de cargas.”

Covatti Filho, deputado federal

Logística de Transporte e Armazenagem e reforça que é unânime nesse grupo que o projeto é necessário para garantir segurança financeira e preço justo. “Não visualizo outra forma de praticar um regulamento capaz de garantir condições justas e necessárias para preservar a rentabilidade e a produtividade do setor de transporte rodoviário de cargas”, afirma Covatti.

O relatório do deputado federal Valtenir Pereira, apresentado em 18 de maio, diz que, “no que toca à juridicidade, observa-se que a matéria em nenhum momento



(54) 3229-1228 / Caxias do Sul

atropela os princípios gerais do direito que informam o sistema jurídico pátrio”. Ele menciona que, no projeto principal, a remissão das penalidades ao desrespeito aos valores estabelecidos em regulamento (Art. 5º, § 2º) lhe pareceu equivocada, pois se trata de mera remissão ao poder regulamentar, que é da inteira competência do Poder Executivo. “Porém, depois de ter sido afastada, por emenda, essa injuridicidade do projeto principal, pode-se dizer que ele e seu apenso são absolutamente jurídicos. Por fim, é oportuno registrar que entre o dono da carga e o caminhoneiro há o agenciador de cargas, daí a importância da aprovação do PL 528/15 e de seu apenso para assim se garantir o custo da segurança viária”, pontua o relatório.

SOMANDO FORÇAS

A matéria 528/2015 foi apensada pelo Projeto de Lei 1.316, também de 2015. A primeira é de autoria do deputado federal Assis do Couto (PDT/PR), e o outro, do deputado federal Celso Maldaner (PMDB/SC). Ambos visam estabelecer valores mínimos de frete a serem cobrados pelo serviço de transporte rodoviário de cargas. Pelo disposto no primeiro projeto de lei, a competência para a regulamentação ficaria atribuída ao Ministério dos Transportes com base em proposta formulada pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), ao passo que o segundo dispõe essa competência restrita à ANTT.

Para o deputado federal Covatti Filho, essa divergência vem para somar, para aprofundar o debate e para garantir que será feita a melhor escolha. “Levo comigo a convicção de que, quanto maior a capacidade de arregimentar apoio político, quanto maior a pressão política que





se possa produzir, mais bem encaminhadas ficam as propostas de uma categoria e mais rapidamente circulam as propostas dela. Nesse caso, um projeto complementa o outro. É mais pressão e mais mobilização para que se crie a política de frete mínimo”, salientou.

Em entrevista exclusiva à **Entrevias** em janeiro deste ano, o deputado federal Celso Maldaner também afirmou que a junção dos dois projetos promoveu força e visibilidade para o tema: “Prova disso é que, após muita articulação dos parlamentares – entre os quais me incluo – e dos re-

presentantes do movimento dos transportadores, a Comissão de Viação e Transporte na Câmara dos Deputados aprovou no dia 7 de dezembro de 2016 o PL 528/2015. Os dois projetos em questão – PLs 582 e 1.316 – foram construídos e costurados juntos no âmbito de Comissão Externa dos Caminhoneiros da Câmara dos Deputados – coordenada por mim durante todo o ano de 2015 e o início de 2016. O estabelecimento desse valor impositivo, que garanta a cobertura dos custos de operação e a sobrevivência do setor, é uma das principais reivindicações do movimento dos trans-

portadores, o qual apoio integralmente. Nossa intenção com esses textos legislativos é o mesmo: beneficiar o segmento do transporte ferroviário e, assim, reaquecer e melhorar a economia brasileira de forma bastante abrangente.”

O PL 1316/2015 inclui entre as competências da ANTT elaborar, mensalmente, tabela referencial dos fretes praticados no transporte rodoviário de cargas por gênero. De acordo com o texto, em caráter excepcional, a agência poderá fixar, uma vez a cada 12 meses e pelo prazo de até 120 dias, preço mínimo ou máximo, desde que

apurada diferença superior a 20% entre o frete médio praticado no mês anterior e o médio dos últimos 12 meses. A proposta tem por finalidade dar ao poder regulador condições de intervir de forma excepcional no mercado de frete rodoviário de cargas, de sorte a evitar flutuações exacerbadas nos preços, que podem comprometer tanto a saúde financeira do transportador como a de quem contrata a carga.

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

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

Contudo, por meio de nota, a agência ressaltou que “a planilha de simulação de custos da operação de transporte de cargas, publicada em seu sítio eletrônico, tem como base a Resolução ANTT 4.810/2015, que estabelece metodologia e publica parâmetros de referência para o cálculo dos custos de frete do serviço de transporte rodoviário remunerado de cargas por conta de terceiros. A resolução supracitada não tem como escopo a definição de todos os custos e parâmetros aplicáveis a toda e qualquer variação no transporte rodoviário remunerado de cargas, uma vez que, em razão da região do país, dos tipos de veículo, de pavimento, da relação contratual, do planejamento logístico, entre outros, os custos podem alterar significativamente.



“O estabelecimento desse valor impositivo, que garanta a cobertura dos custos de operação e a sobrevivência do setor, é uma das principais reivindicações do movimento dos transportadores, o qual apoio integralmente. Nossa intenção com esses textos legislativos é o mesmo: beneficiar o segmento do transporte ferroviário e, assim, reaquecer e melhorar a economia brasileira de forma bastante abrangente.”

**Celso Maldaner,
deputado federal**

Buscou-se, com a edição da resolução, apenas contribuir para o melhor entendimento dos custos e dos parâmetros de referência no setor de transporte rodoviário de cargas. O fato de algum parâmetro não constar da resolução não significa que ele não é devido ou ainda que a Resolução 4.810/15 tenha eximido ou desconsiderado obrigações previstas em outros regulamentos.”

Segundo o deputado federal Covatti Filho, o Projeto de Lei 528 tem resistência em diversos órgãos do governo federal e até mesmo no setor produtivo, mas ele é necessário. “Sabemos das dificuldades e das resistências e procuramos ouvir todos os interessados. Acreditamos que encontramos nesse projeto uma solução possível para um problema que se agrava a cada ano. Assim, entendemos que a proposta de frete mínimo dará um fôlego para o setor, que é de vital importância para a economia do país”, ressaltou.

DEMANDA ANTIGA

A implementação de frete mínimo é pleiteada pelo setor do transporte de cargas desde 2015. Esse instrumento é fundamental para oferecer um norte no cálculo da prestação de serviço em um segmento que enfrenta muitos desafios e para trazer equidade ao mercado. “O pleito nasce em uma paralisação na cidade de Lucas do Rio Verde, no Mato Grosso, há dois anos. Observamos todos os dias que os atravessadores fazem leilões devido à grande oferta de frete, e o transportador sai muito prejudicado. É importante destacar que a tabela não estabelece margem de lucro, somente impede o pagamento do serviço abaixo de seu real valor. O objetivo é manter os custos operacionais, e essa será a única forma de sobrevivermos”, enfatiza Gilson Baitaca, que representa os transportadores de grãos de Mato Grosso.

O presidente da Federação Nacional das Associações de Caminhoneiros e Transportadores (Fenacat), Luiz Carlos Neves, corrobora que a política de frete mínimo é essencial para a realização das atividades no setor, principalmente para o caminha-

neiro autônomo. “Concordo com a implementação da tabela porque os sindicatos lutam para a prática de um preço justo e para oferecer melhores condições de vida aos profissionais do transporte”, disse.

A proposição de uma tabela referencial de frete mínimo foi uma das frentes de trabalho da Mesa de Diálogo do Transporte Rodoviário de Cargas, criada em 25 de fevereiro. O objetivo foi estabelecer um espaço de discussão entre representantes do setor, do Executivo e do Legislativo e de definições de ações em torno do aprimoramento da atividade.

PARA TENTAR FECHAR A CONTA

Pesquisa nacional realizada em janeiro



“Concordo com a implementação da tabela porque os sindicatos lutam para a prática de um preço justo e para oferecer melhores condições de vida aos profissionais do transporte.”

Luiz Carlos Neves,
presidente da Fenacat





de 2017 pela NTC&Logística em colaboração com a ANTT, envolvendo 1.785 empresas, revela uma significativa queda no faturamento do setor. Em 84% das empresas pesquisadas, o faturamento de 2016 caiu em média 19,13%. Entre as empresas de lotação, 87% delas apresentaram queda no faturamento.

A pesquisa aponta alguns fatores que contribuíram para tal situação. Em primeiro lugar, estão os aumentos de custos, especialmente as majorações nos últimos 12 meses de salários, que chegaram a 8,72%, combustível (4,25%), despesas administrativas (9,20%), manutenção (6,58%), veículo (5,61%) e lavagem (8,40%).

Cite-se em segundo lugar a redução drástica do volume de carga, provocada pela grande recessão dos últimos dois anos. A diminuição do Índice da Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias (ABCR) do movimento de veículos pesados pelas praças de pedágio, de 14,81% em relação a 2013 e de 6,72% apenas em 2016, dá bem uma ideia dos reflexos da recessão sobre o transporte rodoviário de cargas.

Além disso, o setor ainda enfrenta o comprometimento de seu faturamento com o aumento cada vez maior de fretes atrasados (14,90% segundo a pesquisa).

“Essa situação é insustentável, sobretudo levando-se em consideração as margens estreitas de lucro praticadas pelas empresas do setor quando a economia está em expansão e que acabaram comprimidas pela recessão. O ano de 2017 promete ainda modesta recuperação na economia, muito embora se fale em uma safra recor- ➔

TUDO O CENTRO DE

BETIM NA MESMA

SINTONIA

Direção artística: Márcio Freitas

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

de, cabendo ao empresário de transporte preparar-se para o crescimento que certamente virá nos anos seguintes”, avalia relatório da NTC.

Com relação ao frete rodoviário praticado, a pesquisa aponta uma defasagem que já atingiu 24,83% na carga lotação e 11,77% na carga fracionada. Essas defasagens foram calculadas comparando-se os valores das planilhas referenciais de custos da NTC&Logística, que não incluem impostos e margem de lucro, com os fretes médios praticados pelas empresas pesquisadas.

O presidente da Associação Particular de Ajuda ao Colega (Apac) Sul, Marcio Arantes, afirma: “Somente com a implementação da tabela teremos equilíbrio no setor. É preciso desmitificar que os preços vão honerar porque, na realidade, tem muita empresa ganhando em cima do transportador. Também acredito que diminuirá a tendência de jogar o preço para o frete retorno.”



“É fundamental que se estabeleça um fluxo de monitoramento da política de frete mínimo para, assim, se acompanhar sua efetividade e sua eficiência.”

Gladstone Viana Diniz Lobato, vice-presidente da Fetcemg



“Somente com a implementação da tabela teremos equilíbrio no setor. É preciso desmitificar que os preços vão honerar porque, na realidade, tem muita empresa ganhando em cima do transportador. Também acredito que diminuirá a tendência de jogar o preço para o frete retorno.”

Marcio Arantes, presidente da Apac Sul

O vice-presidente da Federação das Empresas do Transporte de Carga de Minas Gerais (Fetcemg), Gladstone Viana Diniz Lobato, ressalta ainda que, para a efetividade da medida, é preciso fiscalizar seu cumprimento. “É fundamental que se estabeleça um fluxo de monitoramento da política de frete mínimo para, assim, ser possível acompanhar sua efetividade e sua eficiência”, afirmou.

NA PONTA DO LÁPIS

Os transportadores conhecem seu negócio e sabem como calcular o valor da prestação de serviço. Com o objetivo de aprimorar a gestão, a NTC&Logística tem o “Manual de Cálculo de Custos e Formação de Preços do Transporte Rodoviário de Cargas”. A publicação visa oferecer instrumentos que possibilitem às empresas uma apuração de custos tecnicamente correta, trazendo-lhe subsídios para enfrentar os

desafios impostos pelo mercado.

O primeiro capítulo trata de custos operacionais, e, para calculá-los, é preciso classificar os tipos de cargas transportadas, pois cada uma exige serviços e equipamentos específicos. A seção seguinte fala da composição da tarifa a partir de cinco componentes que buscam ressarcir, de forma equilibrada, o transportador dos custos realizados com a prestação do serviço: Taxa de Despacho (para cargas fracionadas); Frete-Peso; Frete-Valor; Gerenciamento de Risco e outras taxas. No total, são nove capítulos que destrincham a composição dos custos, e o manual também conta com exemplos e planilhas que buscam orientar o transportador.

A publicação está disponível no endereço eletrônico <http://www.portalntc.org.br/media/images/publicacoes/manual-de-calculo-e-formacao-de-precos-rodoviario-2014/index.html#/7/zoomed>.



DUNLOP

NA TERRA OU
NO ASFALTO,

**SEJA AONDE FOR,
VÁ DE DUNLOP.**

DURABILIDADE QUE GIRA E MOVIMENTA O BRASIL.

Na **GV Pneus** você sempre encontra a qualidade e a durabilidade Dunlop com o melhor custo-benefício. Somos distribuidores oficiais da marca em Minas Gerais e nosso compromisso é garantir que você possa dirigir com tranquilidade nos mais diversos terrenos e situações.

Conheça nossas vantagens exclusivas para o seu tipo de pneu, linha truck (pneus para caminhões e ônibus) ou passeio.



CONHEÇA NOSSOS TRUCKS CENTERS

JUIZ DE FORA **32 3221-6580**

AV. PRES. JUSCELINO KUBITSCHER, 2955
BARBOSA LAGE

BELO HORIZONTE **31 3388-5967**

BR 262, KM 10, MARG. ANEL RODoviÁRIO
CALIFÓRNIA

CONHEÇA NOSSAS LOJAS

CIDADE NOVA | BH
31 3481-9477

PADRE EUSTÁQUIO | BH
31 3469-6015

ESTORIL | BH
31 3226-3328

ELDORADO | CONTAGEM
31 3395-6377

gvpneus.com.br

 **DUNLOP**

 **GV
PNEUS**

Divulgação



Segundo o CTB, o valor das multas para infrações graves é de R\$ 195,23

Sobrepeso nas infrações

Transportadores afirmam que ANTT está aumentando em até 25 vezes o valor das multas aplicadas em casos de fuga das balanças, além de emitir notificações fora do prazo previsto por lei. Agência nega irregularidades.

Profissionais do Transporte Rodoviário de Cargas (TRC) de Minas Gerais estão recebendo neste ano notificações de infrações de trânsito que teriam sido cometidas até três anos atrás. Os casos mais frequentes são os de condutores que supostamente “evadiram, obstruíram ou, de qualquer forma, dificultaram a fiscalização” – definição dada à chamada “fuga da balança”.

A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) – como consta nos autos de infrações emitidas por ela – classifica esse tipo de transgressão como uma “inobservância das disposições previstas na Resolução ANTT nº 3.056, de 12 de março de 2009”. O texto, alterado pela Resolução 4.799, de 27 de junho de 2015, prevê a aplicação de multa no valor de R\$ 5.000

aos motoristas que deixarem de fazer a pesagem do veículo.

Entretanto, de acordo com os transportadores, há uma tentativa de sobreposição da ANTT sobre a legislação vigente, já que esse tipo de contravenção deve ser, na verdade, enquadrado no artigo 209 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), que classifica como infração grave “transportar, sem autorização, bloqueio viário com ou sem sinalização ou dispositivos auxiliares, deixar de adentrar as áreas destinadas à pesagem de veículos ou evadir-se para não efetuar o pagamento do pedágio”. Atualmente, o valor das multas para infrações graves é de R\$ 195,23 (aproximadamente 25 vezes menos do que o previsto pela resolução da agência).

“A ANTT, no nosso entender, criou um código de trânsito paralelo no que diz respeito a

evadir do posto fiscal, que, para eles, está na esfera de multa gravíssima”, comentou Celso de Souza Pinto (Sadam), diretor de Operações do Sindicatos dos Cegoneiros de Minas Gerais.

POSICIONAMENTO

Em nota, a ANTT negou que esteja se justapondo às leis de trânsito brasileiras. “Não adentrar a área de pesagem quando obrigatório ou executar a evasão da área de pesagem quando obrigatória a permanência ou a passagem pelo equipamento de pesagem de precisão são infrações tipificadas no CTB, e não na Resolução ANTT nº 4.799, de 27 de julho de 2015, a qual regulamenta procedimentos para a inscrição e a manutenção no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas (RNTRC) e dá outras providências”, informa o texto da agência.

Ainda segundo a nota, “quanto aos autos de infração lavrados com base na Resolução ANTT nº 4.799 e cujo fato gerador seja supostamente não adentrar a área de pesagem ou evadir-se da área de pesagem e que supostamente seja enquadrado como conduta tipificada no art. 209 do CTB, o autuado poderá interpor defesa, em face de notificação de autuação, no prazo de 30 dias, contados da data de recebimento da notificação, com base no art. 83, § 1º, da Resolução 5.083, de 27 de abril de 2016; poderá interpor recurso ao superintendente de fiscalização, em face da notificação de multa, no prazo de dez dias, contados do recebimento da notificação de multa”.

Mas os transportadores estão esbarrando na abusividade das penalidades aplicadas pela ANTT diante do recebimento de notificações em um prazo superior a um mês após a infração, o que, segundo a entidade, fere o inciso II do parágrafo único do artigo 281 do CTB, que determina que “o auto de infração será arquivado, e seu registro, julgado insubsistente se, no prazo



“O valor cobrado é um absurdo e está sobrepondo uma lei que já existe.”

Celso de Souza Pinto (Sadam), diretor de operações do Sindicato dos Cegonheiros de Minas Gerais

máximo de 30 dias, não for expedida a notificação da autuação”.

IMPASSE

A queda de braço entre profissionais do TRC e a ANTT em relação à tipificação da infração e ao valor das multas cobradas em casos de evasão das balanças vem se arrastando há, no mínimo, um ano. Em julho de 2016, transportadores do Paraná obtiveram decisões favoráveis da Justiça para a

anulação das penalidades aplicadas nessas situações. Na época, eles também se queixaram do recebimento de notificações com a cobrança já na fase de execução judicial ou inscrita no cadastro negativo da Serasa, eliminando a possibilidade de recurso.

A agência, por sua vez, alega que “cumpra-se ressaltar que a Superintendência de Fiscalização determinou aos agentes da autoridade de trânsito a correta aplicação do art. 209 do CTB, por meio da Instrução de Serviço nº 12/2016/SUFIS, de 18 de maio de 2016, a qual trata da ‘consolidação dos procedimentos de fiscalização do Transporte Rodoviário de Cargas (RNTRC, Pagamento Eletrônico de Frete e Vale-Pedágio Obrigatório) em posto de pesagem, inclui as condutas sobre as fugas de veículos leves e também as medidas referentes à utilização de fotos relacionadas a evasões dos demais tipos de veículos”.

A ANTT informou ainda que qualquer reclamação referente à atuação da fiscalização pode ser encaminhada para o telefone 166 ou para o e-mail ouvidoria@antt.gov.br.

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

COMO AJUDAR?

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

Caixa Econômica Federal

Conta: 718-0

Agência: 0093

Op: 003

CNPJ: 09.174.091/0001-56



AGRADECEMOS AOS NOSSOS APOIADORES



RESTAURANTE AMIGÃO | HORIZONTE GASES



Pedido de socorro

Associação dos Bombeiros Militares afirma que até 80% de toda a frota está sucateada e que situação é antiga. Governo contesta e garante que foram feitos investimentos.

"**S**e houver qualquer desastre em Belo Horizonte, teremos muita dificuldade em fazer um trabalho a contento. Só temos uma Unidade de Resgate (UR) para atuar na região metropolitana (RMBH), que possui cerca de 5 milhões de habitantes." A afirmação é do presidente da Associação dos Praças Policiais e Bombeiros Militares de Minas Geraias (Aspra/PMBM), o sargento da Polícia Militar (PM) Marco Antônio Bahia Silva, em referência à frota do Corpo de Bombeiros Militar de Minas Gerais (CBMMG).

Segundo ele, o sucateamento abrange de 70% a 80% dos veículos da corporação atualmente. As motocicletas utilizadas no serviço de moto-resgate — implantado no Estado em setembro de 2008 para agilizar os primeiros-socorros às vítimas — estão encostadas nos pátios dos batalhões sem nenhuma atividade, conforme já foi denunciado pelo sargento. O problema é a escassez de recursos para a manutenção e a aquisição de novas unidades, já que o dinheiro arrecadado mediante cobrança da Taxa de Incêndio — paga por contribuintes de classe não residencial (imóveis usados para prestação de serviços, comércio



Fotos: Aspra/Divulgação



Caminhões estão no pátio do Corpo de Bombeiros, e, segundo associação, falta manutenção para eles rodarem

e indústria) — não chega ao destino previsto, de acordo com o presidente da Aspra/PMBM.

"O governo de Minas criou em 2004 essa taxa para equipar o Corpo de Bombeiros. Hoje, esse recurso é cobrado do cidadão, e mais ou menos R\$ 90 milhões são recolhidos por ano, mas eles não chegam aonde deveriam. Cem por cento do valor deveria

ir para os bombeiros, mas nossos levantamentos dão conta de que nem 10% vão. Em 2009 e 2010, mais ou menos, começamos a apurar que somente 50% do total chegava ao local certo, e, de lá para cá, a situação se agravou muito mais", denuncia.

Devido a esse cenário, o sargento Bahia afirma que nenhum dos três batalhões da



Associação diz que falta de reparos deixa parte da frota parada, sem atender à população



Para associação, materiais precisavam estar prontos para o período de seca que está chegando



Grande BH – localizados estrategicamente nos bairros Cruzeiro e São Francisco, na capital, e no Eldorado, em Contagem, município vizinho – dá o suporte adequado à população. “Se houver incêndios em duas localidades distintas, vai morrer gente. Não dá para suportar nem um incêndio de grande proporção, e a tendência é piorar porque vamos chegar à época de seca, período em que há ocorrências frequentes na região metropolitana”, alerta.

Outro agravante, segundo o presidente da Aspra/PMBM, é o déficit de 3.000 bombeiros no Estado. Atualmente, são 6.000 agentes na corporação, enquanto o efetivo ideal é de 9.000.

CONTRAPONTO

Procurado para comentar a situação, o CBMMG negou que esteja havendo um sucateamento dos veículos da corporação. De acordo com nota enviada pela assessoria de imprensa, em 2015 foram adquiridas 163 viaturas novas pelo Corpo de Bombeiros, e, no ano passado, todas elas foram incorporadas à frota, um reforço equivalente a 15% da frota anterior. A aquisição dos veículos demandou investimentos da ordem de R\$ 14,5 milhões, dos quais R\$ 3 milhões, aproximadamente, foram provenientes da Taxa de Incêndio.

Ainda conforme divulgado pelo CBMMG, neste ano foram entregues 38 unidades de resgate e três motos-resgate, adquiridas em 2016, “beneficiando 30 municípios, com o investimento de R\$ 4,6 milhões”. Em relação aos reparos nos veículos, a assessoria de imprensa da corporação garantiu que, “no ano passado, foram investidos R\$ 3,6 milhões em manutenções e R\$ 2,8 milhões em peças e combustível. Para este ano, a previsão é que sejam disponibilizados R\$ 2,3 milhões para a manutenção e R\$ 3,4 milhões para peças e combustível”. 📍



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

Derramar chorume pode virar crime

Projeto de lei em tramitação no Senado prevê que qualquer transportador de lixo seja penalizado se lançar o líquido tóxico no solo

Qualquer transportador de lixo, inclusive de resíduos industriais, que contaminar o solo ou os recursos hídricos com chorume poderá ser responsabilizado por crime ambiental. Isso se a emenda do senador Cristovam Buarque (PPS-DF) for aprovada junto ao Projeto de Lei 54/2016, do senador Cássio Cunha Lima (PSDB-PB). O texto ainda vai passar por comissões e ir a plenário, mas, recentemente, obteve vitória na Comissão de Meio Ambiente.

O texto original trata do derramamento de chorume no solo ou em rios e mares pelos caminhões de lixo, tornando-o crime



Edilson Rodrigues/Agência Senado

Chorume é formado a partir do apodrecimento da matéria orgânica

ambiental. A emenda ampliou a punição para todo tipo de caminhão. A intenção é que essa conduta esteja vigente na Lei de Crimes Ambientais, a Lei 9.605/1998.

O chorume é um líquido liberado pelo

apodrecimento do lixo. Segundo a Organização Mundial de Saúde (OMS), um litro de chorume equivale a 100 litros de esgoto doméstico por seu potencial poluidor. O resíduo impede o desenvolvimento da fauna

PETROVILA
COMBUSTÍVEIS

www.petrovila.com.br

Transporte e Revenda de Combustíveis

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

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

Pedro França/Agência Senado



Senador Cristovam Buarque inseriu no texto que todo transportador de lixo deve ser penalizado pelo derramamento

e da flora. "O derramamento e o vazamento de chorume por caminhões de lixo tem se tornado prática cada vez mais frequente nos municípios brasileiros, o que acaba provocando graves prejuízos ao meio ambiente. Ele pode contaminar o solo, os lençóis freáticos, os rios, os córregos, infectando todos os nossos recursos hídricos e causando grande prejuízo à saúde humana", afirmou Cássio em defesa ao projeto. "É lamentável a falta de cuidado com esse líquido, que é tóxico e tem alto poder de contaminação", completou.

MUNICÍPIOS

Com a aprovação da proposta na comissão, a Confederação Nacional de Municípios (CNM) publicou nota informando que, na prática, esse derramamento já é considerado crime ambiental e com punição prevista. "Os caminhões coletores de lixo devem ter uma calha para receber o chorume dos resíduos coletados, mas ocorre que, por conta da falta de manutenção dos caminhões, esses, muitas vezes, possuem furos, que deixam vazar o chorume", afirma a nota.



Edilson Rodrigues/Agência Senado



"Apesar de a Lei de Crimes Ambientais disciplinar de maneira genérica o crime de poluição, essa conduta necessita de expressa previsão legal. Diante dos graves prejuízos que o derramamento de chorume por caminhões de lixo tem provocado no solo e nos recursos hídricos, nada mais necessário que acrescentar essa conduta no rol dos crimes de poluição."

Cássio Cunha Lima, senador autor do projeto de lei



A CNM informou que vários municípios e Estados já têm essa lei e que apoia o projeto, uma vez que ele visa reforçar a proteção ambiental.

Segundo o senador Cássio Cunha Lima, "apesar de a Lei de Crimes Ambientais disciplinar de maneira genérica o crime de poluição, essa conduta necessita de expressa previsão legal. Diante dos graves prejuízos que o derramamento de chorume por caminhões de lixo tem provocado no solo e nos recursos hídricos, nada mais necessário que acrescentar essa conduta no rol dos crimes de poluição", defendeu.

O chorume é uma substância tóxica bastante encontrada em lixões e aterros sanitários. O tratamento é de grande importância para o planeta e busca evitar que esse líquido chegue a lençóis freáticos, rios e córregos. Se isso acontecer, além de contaminar os peixes, o chorume pode atingir os alimentos caso a água dele seja usada para a irrigação. O chorume também atrai insetos, como baratas, moscas e roedores, podendo transmitir doenças aos seres humanos.

O projeto de lei agora será examinado pela Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania do Senado. **(Com Agência Senado)** ➔



Querosene, aguarráz, thinner e outros



Qualidade Total em Solventes

www.petrovila.com.br

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

Descompasso para na Justiça

Exigência da contratação de menores aprendizes por empresas de médio e grande portes é um contratempo para empresários do transporte rodoviário de cargas, setor cujo quadro de funcionários é majoritariamente formado por motoristas

Empresários do setor de Transporte Rodoviário de Cargas (TRC) brasileiro estão encontrando dificuldades em se adequar à Lei 10.097, de dezembro de 2000, que exige que empresas de médio e grande portes contratem menores aprendizes – o número deve corresponder a, no mínimo, 5% do quadro de funcionários e, no máximo, a 15%. O problema, de acordo com representantes do segmento, é que os motoristas são a mão de obra mais necessária e presente nesses casos, o que inviabiliza a contratação de candidatos com menos de 21 anos – idade mínima para adquirir a Carteira Nacional de Habilitação (CNH) nas categorias C e D, exigidas para a condução de veículos utilizados no TRC.

Segundo o assessor jurídico do Sindicato e da Federação das Empresas de Transporte de Cargas do Estado de Minas Gerais (Setcemg/Fecemg), Jeferson Costa de Oliveira, embora a legislação considere menor aprendiz estudantes em “formação



Ludmila Soares

“Quem tem mais de 18 anos não quer trabalhar como menor aprendiz, principalmente se já tem CNH. Essas pessoas buscam ser inseridas no mercado de trabalho como profissionais. No caso de menores de idade, como eles vão fazer cursos profissionalizantes para condutores, já que o objetivo da aprendizagem é o crescimento profissional da pessoa?”

Jeferson de Oliveira, assessor jurídico Fetcemg/Setcemg

técnico-profissional metódica” de 14 a 24 anos, é praticamente impossível para os empregadores adequarem esses jovens às tarefas das empresas.

“Quem tem mais de 18 anos não quer trabalhar como menor aprendiz, principalmente, se já tem CNH. Essas pessoas buscam ser inseridas no mercado de trabalho

como profissionais. No caso de menores de idade, como eles vão fazer cursos profissionalizantes para condutores, já que o objetivo da aprendizagem é o crescimento profissional da pessoa?”, questiona o assessor, ressaltando que, conforme previsto pela lei, os jovens aprendizes devem, concomitantemente, estudar e trabalhar, rece-



bendo formação na profissão para a qual estão se capacitando.

Para o advogado especializado em TRC Cássio Vieceli, outro agravante dessa situação é o fato de o governo federal calcular o percentual de menores aprendizes a serem contratados por uma empresa considerando o número de motoristas, o que, para ele, é totalmente incoerente. “Precisa haver o bom senso e a razoabilidade, binômios que devem ser conjugados pelos magistrados e pelos fiscais. Boa parte do Judiciário já vem se posicionando a favor desta tese que citamos: a de excluir o motorista da base de cálculo”, afirma Vieceli, que também é assessor jurídico de sindicatos patronais do TRC e de cooperativas de transporte.

Segundo ele, as queixas dos empresários do setor têm aumentado ultimamente uma vez que a fiscalização é constante. Em algumas empresas, no entanto, não há alternativas para empregar jovens. “Infelizmente, não há como efetuar essa contratação, e isso deve ser demonstrado de forma clara e precisa em uma eventual fiscalização, e, se for o caso, as medidas pertinentes precisam ser tomadas”, diz.

Ainda de acordo com Vieceli, nas ações movidas por ele, o pedido é sempre pela desconsideração do número de motoristas da base de cálculo. Contudo, sobre o total

“Precisa haver o bom senso e a razoabilidade, binômios que devem ser conjugados pelos magistrados e pelos fiscais. Boa parte do Judiciário já vem se posicionando a favor desta tese que citamos: a de excluir o motorista da base de cálculo.”

Cássio Vieceli, advogado especializado em TRC

de funcionários dos demais departamentos, a contratação de menores aprendizes deve ser feita. “A empresa que desejar discutir a base de cálculo, visando à exclusão do número de motoristas, pode fazê-lo por meio de uma medida judicial, o que é um direito do empresário transportador”, esclarece.

DIFICULDADE RECONHECIDA

Recentemente, em 2 de maio, o juiz da Vara do Trabalho de Videira, em Santa Catarina, concedeu uma liminar a uma

empresa de transportes – representada por Vieceli – autorizando a exclusão dos empregados motoristas da base de cálculo dos aprendizes. Para o magistrado Osmar Franchin, é impossível que um adolescente aprenda sobre direção de um veículo sem que ele passe por todas as etapas de qualificação previstas na lei.

“A natureza das atribuições de motorista demanda o cumprimento de horários imprevisíveis, fora da residência e, eventualmente, labor noturno, conflitando com as normas constitucionais e legais de proteção do trabalho do menor”, concluiu o juiz.

Decisão semelhante foi tomada pela juíza da 1ª Vara do Trabalho de Balneário Camboriú, também no Estado catarinense, Ilma Vinha, em 15 de maio. Ela deferiu tutela antecipada a uma empresa de transportes de Tijucas (SC) para abster-se de contratar aprendizes com base no quadro de motoristas.

Em Minas, conforme explicado por Jeferson Costa de Oliveira, do Setcemg/Fetcemg, os empresários que procuram as entidades representativas são orientados a, em um primeiro momento, cumprir a legislação. Se não é possível e ocorre uma atuação do Ministério do Trabalho e Emprego, a assessoria jurídica tenta esgotar todas as esferas administrativas junto ao órgão federal. “Se tiver como o empresário demonstrar a impossibilidade de contratação do menor, entramos com uma ação judicial”, detalha. ☺

Conquista para os cegonheiros

Sintrauto atua junto a câmara temática do Contran pela aprovação do aumento no comprimento da carreta. Com resolução, tamanho permitido passará de 22,40 m para 23 m.

Os cegonheiros estão prestes a alcançar um objetivo importante: a oficialização do aumento do comprimento autorizado para a carreta. Por muitos anos, o Sindicato dos Cegonheiros de Minas Gerais (Sintrauto), em parceria com o Sindicato Nacional dos Cegonheiros, atuou junto ao Conselho Nacional de Trânsito (Contran) na tentativa de sensibilizar a câmara técnica sobre a importância desse aumento para o setor. A expectativa é que o tamanho autorizado vá de 22,40 m de extensão do caminhão para 23 m.



“Estamos adequando a lei a elas. Tivemos ao longo do tempo uma mudança no modelo, no tamanho e no peso dos veículos. Isso fez com que as carretas também passassem por adequações naturais de mudança. Precisamos alterar a lei para tornar o transporte de veículos mais eficaz e seguro.”

Carlos Roesel, presidente do Sintrauto

Segundo o presidente do Sintrauto, Carlos Roesel, um estudo técnico foi feito e apresentado à Câmara Temática de Assuntos Veiculares do Contran. A intenção foi defender tecnicamente que o aumento da extensão permitida não geraria problemas às rodovias ou de segurança.

Participam da câmara técnica entidades como o Departamento Nacional de Trânsito (Denatran), o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte (Dnit), a Polícia Rodoviária Federal (PRF), além de sindicatos e associações do setor de transporte de carga.

Roesel explicou que a demanda é antiga e que houve uma primeira tentativa de aprovação da matéria, mas que ela foi frustrada.



Veículo-trator:	Caminhão-trator, do tipo 6x2 ou 6x4.
Rebocado:	Semi-reboque de 2 eixos "Cegonha".
PBTC:	40.000 kg.
Comprimento:	23,0 metros.
Distância Entre-Eixos Extremos:	18,00 metros (máxima).

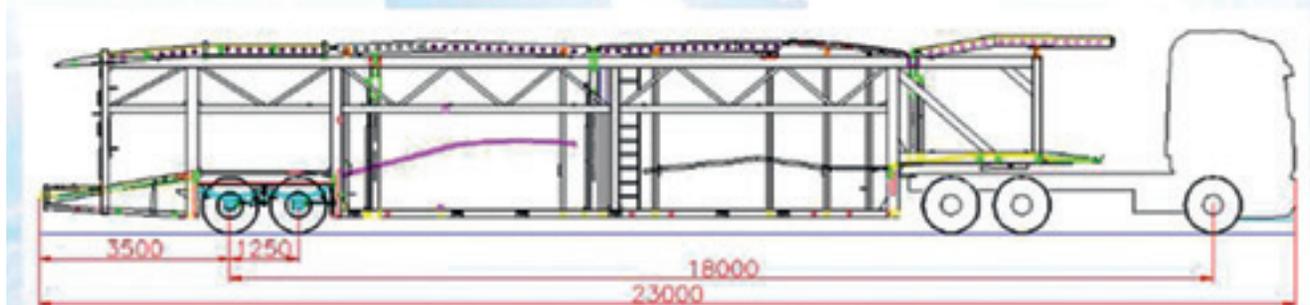


Figura 2: Exemplo de CTV proposto, tracionado por caminhão-trator 6x2/6x4 (mm)

Em seguida, o sindicato se empenhou em fazer um trabalho com os membros da câmara técnica para que eles realmente entendessem o objetivo do setor. "Fizemos um trabalho de conversar com as pessoas certas e explanar da maneira correta o assunto. Assim, conseguimos unanimidade dos membros", explicou. As entidades participantes da câmara votam a matéria, e, se ela for aprovada, será trabalhada para virar um ordenamento jurídico, no caso em forma de resolução.

Ele ainda salientou que o setor não pretende aumentar o número de veículos transportados na cegonha, ou seja, a mudança não impacta o número de eixos do caminhão. "Hoje, temos um problema porque carregamos carro a diesel, carros maiores. Com isso, ou diminuía-se a capacidade de carga, reduzindo-se a área útil da carreta, ou se fazia o que foi feito agora, que é aumentar os 60 centímetros", afirmou.

Roesel sugere que aqueles que necessitam fazer a mudança que aguardem a publicação da resolução. Quem estiver fora da medida atual e for flagrado pode ser autuado, ter o veículo apreendido e a viagem comprometida.

Hoje, conforme a resolução vigente (305/2009), as combinações de transporte de veículos (CTV) têm 22,40 m de comprimento, sendo a distância entre os eixos extremos de 17,47 m. Eles têm a altura permitida até 4,70 m, podendo chegar a 4,95 m, dependendo do conjunto carregado, e a largura é de 2,60 m ou 3 m quando se tratar de transporte de ônibus ou caminhões.

O Ministério das Cidades, órgão responsável pelo Denatran e Contran, informou, por meio da assessoria de imprensa, que, após a avaliação do processo pela câmara, ele agora segue para as áreas técnicas do Contran e do Denatran para ser enviado ao Departamento Jurídico do Denatran e submetido ao Contran para publicação. 🌐



CEPAM COMPONENTES AUTOMOTIVOS

CEPAM

Scania Volvo Iveco Ford Man

Volkswagen Mercedes-Benz Daf





Algumas vantagens CEPAM

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











www.cepampecas.com.br



(54) 3291-2560



WhatsApp (54) 99152 3251



Regulação em análise

Projeto de lei que regula o transporte autônomo de cargas no Brasil foi rejeitado pela Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados, mas tramitação continua em outras comissões

O Projeto de Lei (PL) 1.398, do deputado federal licenciado Osmar Terra (PMDB-RS) – atual ministro do Desenvolvimento Social e Agrário –, foi rejeitado pela Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados, no fim de abril. O texto trata da regulação do transporte autônomo de cargas, estabelecendo uma reserva de mercado



Deputado federal e atual ministro do Desenvolvimento Social e Agrário, Osmar Terra (PMDB-RS), é autor do projeto de lei que trata da regulação do transporte autônomo de cargas

José Cruz/Agência Brasil



para transportadores individuais ou cooperados. Segundo o PL, embarcadores com carga média mensal superior a 200 toneladas devem transportar, no mínimo, 40% das cargas, utilizando transportadores autônomos.

A rejeição foi recomendada pelo relator, o deputado federal Gonzaga Patriota (PSB-PE). De acordo com ele, o estabelecimento dessa cota – estendida às cargas movimentadas por órgãos e entidades da administração pública, como estatais – contraria o princípio da livre concorrência. “Ao embarcador privado pressupõe-se a liberdade de contratar quem melhor lhe convier”, afirmou o parlamentar na época.

Outro ponto do projeto criticado por Patriota foi o dispositivo que limita em 20% a margem de lucro das empresas transportadoras em subcontratações de transportadores autônomos. “Quem dita os preços e as margens de ganho das partes dessa relação comercial são a oferta e a demanda”, salientou.

O relator também desaprovou o artigo 4º do PL, no qual está previsto que a União poderá conceder uma linha de crédito especial – legalmente chamada de “subvenção econômica” –, “por meio das instituições financeiras federais, para os transportado-

res autônomos de cargas, pessoa física, no limite individual de R\$ 50 mil por CPF, carência de seis meses e prazo entre 24 e 48 meses para pagamento”. “É notória a crise fiscal por que passa o país”, ressaltou o deputado pernambucano, alegando que tal medida teria um impacto negativo sobre as contas do governo.

DEFESA

Para Terra e os outros 11 deputados que apresentaram o projeto de lei em maio de 2015, no entanto, o objetivo é incentivar o transporte autônomo de cargas no Brasil através de medidas que foram consideradas prioritárias durante os debates da comissão externa criada pela Câmara para monitorar a paralisação nacional promovida pelos caminhoneiros em fevereiro, março e abril daquele ano.

Outra proposta do PL é que os valores de frete acertados entre embarcadores e empresas transportadoras (autônomas ou não) constem em um documento que será obrigatoriamente portado durante a ➔



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

Av. Nossa Senhora do Carmo, 367
Centro - Betim





Em 2015, transportadores autônomos fizeram paralisação nacional pedindo a reserva de mercado para individuais e cooperados

viagem, adequando-se aos termos regulatórios da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

O texto prevê ainda que os transportadores autônomos com renda anual superior a R\$ 10 milhões possam renegociar dívidas com o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), contanto que a empresa seja do setor de transporte rodoviário de cargas e não tenha recebido subvenção de juros da União.

Conforme justificado pelos parlamentares que propuseram o projeto, a importância de tais medidas entrarem em vigor

se justifica, entre outros fatores, pelos relatos feitos durante as audiências públicas referentes a subcontratações consideradas abusivas, “nas quais os transportadores funcionaram como meros atravessadores, com ganhos desmedidos sobre o valor contratado com o autônomo”.

Na conclusão, os 12 deputados afirmam que as mudanças apresentadas pelo PL são essenciais para o reequilíbrio do segmento de transporte de cargas brasileiro “por meio de estímulo à classe mais vulnerável, que são os transportadores autônomos”. Além de Osmar Terra, são autores do tex-

to Hugo Leal (PROS-RJ), Jerônimo Goergen (PP-RS), Celso Maldaner (PMDB-SC), Sérgio Reis (PRB-SP), Pompeo de Mattos (PDT-RS), João Arruda (PMDB-PR), Valdir Colatto (PMDB-SC), Covatti Filho (PP-RS), Nelson Marquezelli (PTB-SP), Nilson Leitão (PSDB-MT) e Pedro Uczai (PT-SC).

O PL 1.398/15, que tramita de forma conclusiva na Câmara – sem necessidade de deliberação do plenário –, seguirá, agora, para análises da Comissão de Finanças e Tributação e da Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania. **(Com informações da Câmara 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



DIA DE HOMENAGENS

O presidente da Federação das Empresas de Transportes de Carga do Estado de Minas Gerais (Fetcemg), Sérgio Pedrosa, foi homenageado com a Medalha de Mérito do Transporte durante cerimônia realizada no dia 10 de maio, na Câmara dos Deputados, em Brasília. O evento contou com a presença de autoridades, empresários e convidados. Pedrosa foi indicado, juntamente com outros seis homenageados, pelo Conselho Superior da Associação Nacional do Transporte de Carga e Logística (NTC & Logística) e recebeu a congratulação das mãos do presidente da NTC & Logística, José Hélio Fernandes, e da coordenadora da Comissão de Jovens Empresários (ComJovem), Ana Carolina Jarrouge. "É uma honra receber essa homenagem entre tantas entidades competentes. Para mim, foi um presente ter sido presidente do Setcemg por seis anos e, agora, ter assumido a federação. Só tenho a agradecer pelo aprendizado adquirido da convivência com todos os empresários do setor", comentou Sérgio Pedrosa.

O deputado Diego Andrade, vice-presidente da Comissão de Viação e Transporte, recebeu o Troféu Destaque NTC. Os outros homenageados com a Medalha do Mérito foram Ari Rabaiolli, presidente da Federação das Empresas de Transporte de Carga e Logística do Estado de Santa Catarina (Fetranscesc); a empresa Braspress, com os sócios Urubatan Helou e Milton Petri; Liemar José Pretti, presidente do Sindicato das Empresas de Transportes de Cargas e Logística do Estado do Espírito Santo (Transcares); o deputado federal Major Olímpio; Pedro Velasco Júnior, presidente do Sindicato das Empresas de Transporte de Cargas e Encomendas do Sudoeste Goiano (Setcesg), e a empresa Scania, representada por seu diretor de vendas, Vitor Carvalho. Ladair Michelon também recebeu o troféu Destaque NTC por ter adquirido o primeiro caminhão Scania produzido no Brasil.





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!

Arminda M. Sobrinho

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

EP- HIDRÁULICA

Recuperação de cilindro, Troca de reparo,
comando Hidráulico
e bomba hidráulica

Eugênio

99233-6725 / 99912-0346

Av. AG - N° 55 - Residencial Casa Grande - São Joaquim de Bicas

Baterias, peças e serviços

AUTO ELÉTRICA TROVÃO
O SÓLIDO DO CAMIÃO NEIRO
Reparos e Instalações em Geral

Fone: 3592-2063
3592-2267

ESPECIALISTA EM DIAGNÓSTICO
O MAIS RÁPIDO E MODERNO

Rastreamento em
toda linha diesel
leve e pesado.

31 3592-2063 / 3053-2804

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



MUNDIAL
TURBINAS

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



- ✓ Turbina
- ✓ Bomba Injetora
- ✓ Injeção eletrônica

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

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

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 Paripari)

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

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

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

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

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

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

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