

entre. **VIAS**

a voz da estrada

VITÓRIA

Sintrauto conquista liminar contra multas da ANTT

SAÚDE

Escovar bem os dentes não é tão simples quanto parece

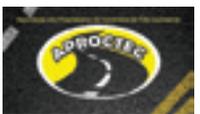
CARGA NA LAMIA



Principal corredor de escoamento da safra de soja, BR-163 vira atoleiro e coloca em risco vida do motorista e economia da região. Situação da rodovia evidencia descaso das autoridades com a malha viária brasileira.



**Federação Nacional das
Associações de Caminhoneiros
e Transportadores**





DESCUBRA UM MUNDO DE INOVAÇÃO



EM SOLUÇÕES LOGÍSTICAS INTEGRADAS SUSTENTÁVEIS



Atuando há 48 anos no mercado de transporte, armazenagem e gestão, a TEGMA é um dos maiores operadores logísticos do Brasil, fazendo parte de um seleto grupo de empresas do setor listadas na Bolsa de Valores de São Paulo (Bovespa), na categoria Novo Mercado.

Suas necessidades logísticas são atendidas através de 2 unidades de negócio:

SERVIÇOS DA LOGÍSTICA DE VEÍCULOS

- Transferência rodoviária e distribuição de veículos 0km;
- Gestão de pátios;
- Armazenagem de veículos;
- PDI (Pre Delivery Inspection);
- Centro de serviços automotivos multimarcas.

SERVIÇOS DA LOGÍSTICA INTEGRADA

Transporte:

- Transferências FTL;
- Distribuição B2B;
- Milk Run;
- Cross Docking;
- Operações Retroportuárias.

Armazenagem:

- Alfandegada;
- Filiais;
- Geral;
- Serviços Conexos.

Gestão:

- Estoques;
- Embalagens;
- Transporte;
- Operações In House.



Acesse o site e saiba mais:
WWW.TEGMA.COM.BR

**DIRETOR GERAL**

Geraldo Assis
geraldoaassis@assispublicacoes.com.br

EDITORA

Patrícia Corrêa
contato@assispublicacoes.com.br

REDAÇÃO

Cristina Guimarães,
lêva Tatiana, Patrícia Corrêa
e Sara Lira

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



A culpa não é da natureza

Todos os anos, a história se repete: verão no Brasil e o chamado inverno amazônico fazem da BR-163, nos Estados do Mato Grosso e Pará, um verdadeiro atoleiro. Construída ainda na década de 1970, a rodovia é uma das mais precárias do país. E a culpa não é da natureza. A lentidão e o descaso do poder público fizeram com que BR tivesse até hoje um longo trecho sem asfalto.

Neste ano, mais de 4.000 veículos ficaram parados por dias seguidos, aguardando a estiagem para conseguirem passar pela rodovia. Sem rota alternativa, a 163 é a principal passagem para o escoamento da safra de grãos produzidos no Centro-Oeste brasileiro. O asfalto acaba de repente, e dá-se início a um trecho de estrada de chão. Com a chuva característica desta época na região, a poeira vira lama. A BR-163 recebe, diariamente, cerca de 70 mil veículos, sendo 68% caminhões.

Não dá para aceitar que, quase 50 anos depois, uma rodovia por onde passa a economia brasileira esteja na situação em que está. São toneladas de grãos encalhadas no lamaçal. Caminhões que não conseguem sair do lugar. Uma força-tarefa para garantir água e comida aos motoristas. Um frete que demora mais para chegar às famílias. 📍



Por Geraldo Eugênio de Assis

Edição 165



contato@assispublicacoes.com.br

24 CAPA

Atoleiros impedem escoamento da safra brasileira de grãos pela BR-163

8 SAÚDE

Escovação é o melhor caminho para garantir saúde bucal, mas precisa ser bem feita

10 ECONOMIA

- *Revolta do consumidor faz Petrobras rever forma de divulgação dos reajustes do combustível*
- *Ano começa com aumento na produção de caminhões e venda de veículos*

14 MOBILIZAÇÃO

- *Sintrauto conquista liminar contra o pagamento indevido de multas da ANTT*
- *Setcom mobiliza câmaras municipais para aprovar projeto contra roubo de cargas*

18 ESTRADAS

- *Entidades fazem pesquisa sobre o perfil das transportadoras brasileiras*
- *Paraguai reinaugura corredor para escoar soja brasileira*

22 LEGISLAÇÃO

Projeto que revê contratação de jovens aprendizes e pessoas com deficiência por empresas de transporte será analisado por duas comissões

34 SOLIDARIEDADE

Entidades se reúnem para ajudar refugiados em Roraima

37 SEGURANÇA

- *Paraná aprova ponto de descanso nas rodovias*
- *Pesquisa mostra que situação de pontes e viadutos no país é precária*

40 ARTIGO

Dermatologista Adriana Lemos fala sobre novidades na área de estética



Fotos: Setlog-MS/Divulgação



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

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



Dentes limpos, boca saudável

Shutterstock

Higienização adequada exige tempo para uma boa escovação e outros cuidados. Doenças mais comuns são evitadas com boas práticas.

Escovar os dentes no mínimo três vezes ao dia ou, de preferência, após cada refeição. A boca é reflexo da saúde de todo o organismo, e, por isso, cuidar dela e dos dentes é fundamental. Como tem contato direto com o meio ambiente, é também a porta para a entrada de bactérias e de micro-organismos que podem prejudicar a saúde. Mas uma boa higiene bucal não envolve apenas a escovação. O consumo de álcool e de cigarro e a má alimentação estão diretamente ligados às doenças da boca.

Além de limpar os dentes com uma escova de tamanho adequado, com cerdas macias e usando um creme dental com flúor, é importante lembrar de cuidar da língua e das gengivas. Usar um fio-dental todos os dias complementa uma boa higiene. O Ministério da Saúde destaca os problemas mais comuns que aparecem na boca e alerta para a prevenção. A cárie é a mais conhecida e é causada pela desintegração do dente. Está ligada diretamente à higiene inadequada e à ingestão de doces e de carboidratos em excesso. Pessoas em tratamento quimioterápico ou radioterápi-



Escovação adequada garante vida longa e saúde aos dentes

co têm mais propensão a ter cárie devido à diminuição da salivagem. O mau hálito é outro problema que tem como causas a escovação inadequada e o uso de cigarro e de bebidas alcoólicas.

A gengivite é uma inflamação que aparece na gengiva causada por bactérias que colonizam na cavidade bucal. Elas se fixam, principalmente, nas regiões de difícil limpeza e dos dentes de trás. O tártaro é um dos reflexos da presença de bactérias. Ele é o endurecimento da placa bacteriana na superfície dos dentes.

Segundo o Ministério da Saúde, a hora da escovação é um momento importante

para se observar a boca. É fundamental checar se há manchas, caroços, inchaços, placas esbranquiçadas ou avermelhadas e feridas na língua, na bochecha, nos lábios, no céu da boca, embaixo da língua e na garganta. Para quem faz uso de cigarro e álcool e tem mais de 40 anos, uma lesão na boca pode indicar um câncer. Nesse caso, é preciso buscar um profissional de saúde para fazer o exame preventivo. Quanto antes o câncer for diagnosticado, maiores serão as chances de cura.

DICAS DE ESCOVAÇÃO

O primeiro passo para uma boa es-



Associação de Prevenção de Acidentes e de Assistência
aos Amigos e Cooperados da COOPERCEMG

covação é garantir os instrumentos adequados. Uma escova com cerdas macias e cabeça pequena é a mais indicada. O tamanho da cabeça permite que a escova chegue às áreas mais difíceis da boca facilmente. A escova deve ser substituída a cada três meses ou assim que apresentar sinais de desgaste. Cerdas danificadas podem prejudicar o esmalte do dente e a gengiva. Depois de uma doença, seja uma gripe ou uma virose, a escova também deve ser trocada. O creme dental deve conter flúor, mas o ideal é consultar um dentista para saber a necessidade de usar uma pasta mais específica, como para dentes sensíveis, branqueadora ou que remove manchas.

Especialistas alertam que a escovação deve tomar um tempo, ou seja, não pode ser feita com pressa. O ideal é que ela dure ao menos dois minutos, conforme recomenda a Associação Dental Americana. A dica é colocar um despertador ou um cronômetro para garantir esse tempo. E, para que esse seja gasto com qualidade, é preci-

so atenção na técnica. A indicação é fazer movimentos curtos, suaves, até a linha da gengiva e alcançando os dentes do fundo. Não se deve esquecer da língua.

A higiene noturna é a mais importante do dia, segundo especialistas. No entanto, é a mais esquecida, seja por preguiça ou por falta de tempo. A ação de bactérias e os restos de comida acabam acumulando na boca e formando as placas. À noite, como o corpo e, conseqüentemente, a boca entram em estado de relaxamento, há uma redução na produção de saliva. Isso faz com que a boca seja um local mais propício para a proliferação de bactérias. No horário antes de dormir, é fundamental investir tempo no uso do fio-dental e do enxaguante bucal.

INCIDÊNCIA

A Pesquisa Nacional de Saúde Bucal, feita em 2010, mostra que 44% das crianças brasileiras estão livres de cáries aos 12 anos. O Brasil consta do grupo de países com baixa incidência de cáries, segundo a Organização Mundial de Saúde



(OMS). Nos adultos, a incidência no número de dentes perdidos por cárie teve redução de 45% nos últimos anos, e a quantidade de dentes tratados aumentou em 70%, segundo dados do ministério com base na pesquisa. 📍



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





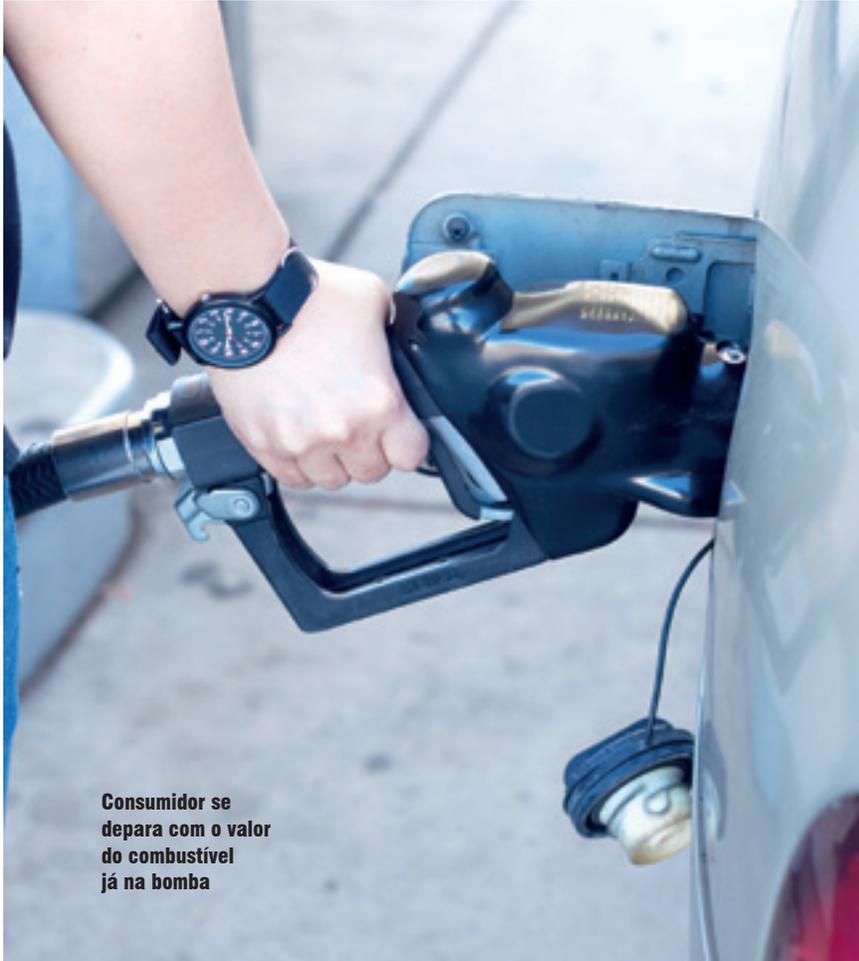
Aumento diário da gasolina e do diesel levou Petrobras a reavaliar forma de divulgação do reajuste

Pelo fim do sobe e desce nas bombas

Projeto de Lei quer acabar com reajustes frequentes nos preços dos combustíveis no Brasil, como a Petrobras vem fazendo com a nova política de revisão. Proposta é limitar as oscilações à variação do IPCA mensal ou anualmente.

O Projeto de Lei (PL) 9.187, de 28 de novembro do ano passado, que dispõe sobre a política de preços de combustíveis automotivos em todo o território nacional, será analisado conclusivamente (sem necessidade de deliberação do plenário) pelas Comissões de Desenvolvimento Econômico, Indústria, Comércio e Serviços; de Minas e Energia; e de Constituição e Justiça e de Cidadania da Câmara dos Deputados. O texto, de autoria do parlamentar Marco Maia (PT-RS), propõe a limitação dos reajustes de acordo com a variação da inflação medida pelo Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA), divulgado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

Conforme apresentado no PL, as oscilações poderão ocorrer mensal ou anualmente desde que atendam ao limite estabelecido. Em julho de 2017, a Petrobras modificou a política de revisão de preços, que passou a ocorrer em menor espaço de



Consumidor se depara com o valor do combustível já na bomba

tempo, chegando até mesmo a ser diária. Tal medida foi criticada por Maia. "Esses reajustes frequentes, se não afetam a saúde financeira da Petrobras, afetam negativamente o bom desenvolvimento econômico do país, forçando uma redução do consumo de combustíveis, que diminui a atividade econômica, alimenta o desemprego e, numa espiral recessiva, prejudica todos os cidadãos", disse o autor do projeto.

MONTANHA-RUSSA

Diante da insatisfação geral com o vácuo das cifras nas bombas de combustíveis, a Petrobras anunciou outras modificações na divulgação dos preços da gasolina e do diesel. Em meados de fevereiro, a estatal passou a informar o valor médio do litro nas refinarias e nos terminais do Brasil – e não mais os percentuais, como vinha sendo feito –, considerando os preços à vista, sem in-

cluir os tributos. A proposta é dar mais transparência à composição do valor final, que segue o movimento do mercado, segundo o presidente da companhia, Pedro Parente.

"Acho que fica mais claro para o consumidor, porque antes era um percentual informado e agora se tem uma informação absoluta de por quanto a Petrobras, em média, está vendendo o litro da gasolina e do diesel nas refinarias", disse Parente em encontro com jornalistas quando fez o anúncio.

Em função da liberdade de preços no mercado, garantida pela legislação nacional, as revisões apresentadas pela empresa podem refletir no preço final ao consumidor ou não, de acordo com os repasses feitos por outros integrantes da cadeia de combustíveis e derivados.

Em um ano e quatro meses aproximadamente, o litro da gasolina sofreu uma variação de R\$ 0,54 (subiu de R\$ 3,69 para R\$ 4,23), segundo dados disponibilizados pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustível (ANP). Conforme informado pela Petrobras, R\$ 0,09 correspondem aos reajustes anunciados pela estatal. Já o diesel passou de R\$ 3,05 o litro para R\$ 3,40 (aumento de R\$ 0,35, sendo que a companhia responde por R\$ 0,12) no mesmo intervalo.

Recentemente, no início de fevereiro, os reajustes nos valores dos combustíveis foram para baixo. Em quatro dias, o diesel barateou quatro vezes consecutivas, em 1,8%, 0,7%, 2,6% e 0,2%, enquanto a gasolina teve duas reduções em igual período (1,5% e 3%). **(Com Agência Brasil e Agência Câmara Notícias)** 

MIL 32 O Arla do Cegonheiro

PRODUTOS QUÍMICOS EM GERAL PARA:

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



Produção em alta

Dados da Anfavea mostram crescimento de 57,2% no número de veículos pesados fabricados em janeiro

O ano começou positivo para o setor produtivo de caminhões e veículos pesados. De acordo com balanço da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea) referente a janeiro, a produção foi de 7.000 unidades, um aumento de 57,2% em relação ao mesmo mês do ano passado, quando foram produzidas 4.500 unidades.

As exportações também cresceram consideravelmente em comparação com o mesmo período de 2017. Foram 1.900 produtos enviados para outros países, contra 1.100 no mesmo mês do ano passado, números que representam uma alta de 83,1%.

O número de caminhões licenciados também aumentou, chegando à marca de 4.600 unidades em janeiro, 54,8% a mais do que as 2.900 unidades no mesmo mês de 2017.

Para o presidente da Anfavea, Antonio Megale, os números apontam para um 2018 de crescimento na produção e nas vendas. "Crescemos com maior intensidade no segundo semestre do ano passado, e essa tendência permaneceu, com um ritmo de média diária de vendas

23% superior neste ano. Com a aprovação das reformas, o aumento da confiança por parte do brasileiro e um cenário macroeconômico estável, vamos manter a rota do crescimento", afirma.

O vice-presidente para caminhões da Federação Nacional da Distribuição de Veículos (Fenabreve), Sérgio Zonta, destaca que as empresas precisam renovar a frota e a economia se desenvolver mais para que as vendas sejam impulsionadas neste ano. "Com o país crescendo, a frota cresce", afirma. "No ano passado, a indústria como um todo teve um crescimento de 2,5%. Portanto, os dados de janeiro vêm confirmar nossa expectativa e nossas projeções. Começamos o ano bem e esperamos que assim seja durante 2018", complementa Megale.

EMPRESAS

Mesmo antes dos dados divulgados pela Anfavea, as empresas já haviam manifestado boas expectativas para o segmento em 2018. O Grupo Volvo, por exemplo, começou a aumentar a produção de caminhões no complexo industrial de Curitiba (PR). Para dar conta da demanda, a empresa contratou cem funcionários no fim de 2017 e planeja empregar mais 150 ainda no início de 2018. "A retomada da economia e uma expectativa de crescimento do mercado de caminhões acima de 30% neste ano são os grandes motivadores para a expansão", salienta o presidente do Grupo Volvo América Latina, Wilson Lirmann.



Já a Mercedes-Benz divulgou que o ano de 2018 começou positivo para o mercado, uma vez que negociou mais de 6.200 veículos comerciais entre dezembro e janeiro, os quais serão entregues ao longo deste ano.

"Começamos muito bem 2018, ano que já está sinalizando a retomada do crescimento da economia, o que traz reflexos positivos ao mercado de caminhões, ônibus e comerciais leves", ressalta o vice-presidente de vendas, marketing e peças & serviços, caminhões e ônibus da Mercedes-Benz do Brasil, Roberto Leoncini.

A Scania também se mantém confiante com a retomada econômica do Brasil. Em evento para a imprensa realizado no dia 26 de fevereiro, a companhia revelou que pre-



Foram produzidos mais de 7.000 caminhões e veículos pesados no país em janeiro

vê superar a produção de 40 mil unidades de veículos semipesados, o que representa um aumento de 30% em relação a 2017. “Há um reaquecimento da economia com o aumento da confiança do consumidor devido ao descolamento do cenário político. Temos uma melhora gradativa do mercado e contamos com alguns fatores que poderão ser decisivos para um ano melhor, como a baixa dos juros e uma renovação da frota Euro 5, adquirida no auge do mercado entre 2012 e 2014”, afirma o vice-presidente das operações comerciais da Scania no Brasil, Roberto Barral.

CRESCIMENTO

Dados da Pesquisa Mensal de Serviços (PMS), divulgada neste mês pelo Instituto

Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), mostram que, mesmo com a queda de 2,8% no volume do setor de serviços em 2017, o segmento de transporte apontou uma recuperação em um crescimento de 2,3% no ano. Essa é a primeira alta em um dos segmentos de serviços desde 2014.

Segundo o levantamento, o transporte rodoviário e o aquaviário foram as duas atividades que impulsionaram o segmento, com altas acumuladas de 0,9% e 17,5%, respectivamente, ao longo de 2017. “O que podemos destacar é que o transporte realmente foi o único que teve um crescimento consistente. Foi um setor que, de fato, teve uma reação. Isso se deve à indústria, que é o grande demandante desse serviço, beneficiando o transporte terrestre, o aquaviário

– também impulsionado pelas exportações – e a armazenagem”, pontuou o gerente da pesquisa, Roberto Saldanha, em entrevista à agência IBGE de Notícias.

ÔNIBUS E AUTOMÓVEIS

Ainda conforme o levantamento da Anfavea de janeiro, a produção de chassis para ônibus subiu 70,1% em relação ao mesmo mês do ano passado, com 1.800 unidades. Já na de automóveis houve um aumento de 24,6%, com 216,8 mil veículos fabricados. As exportações fecharam janeiro com 47 mil unidades, uma alta de 23,6%. A comercialização de veículos também subiu em janeiro em relação ao mesmo mês de 2017, em um total de 23,1%, com 181,3 mil veículos. ➔



Mais de R\$ 1 bilhão em cargas são roubados todos os anos no Brasil

Punição para empresas

Setcom mobiliza municípios para aprovarem lei que permite cassação de alvarás em caso de envolvimento com roubo de cargas

A cada ano, o Brasil registra mais de R\$ 1 bilhão em roubos de cargas nas rodovias. Segundo dados da Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística (NTC&Logística), somente em 2016 foram R\$ 1,3 bi em mais de 24,5 mil ocorrências. Diante dos números, associações e sindicatos que representam os transportadores estão se mobilizando para cobrar rigor na punição, inclusive das próprias empresas.

Em Minas Gerais, o Sindicato das Empresas de Transporte do Centro-Oeste Mineiro (Setcom), que representa mais de 8.000 transportadoras, alerta para a impor-

tância das Câmaras municipais aprovarem o projeto de lei que pune as empresas que tiverem qualquer tipo de envolvimento com roubos ou desvios de cargas.

Segundo o presidente do Setcom, Anderson Cordeiro, o projeto visa à implementação de leis municipais que auxiliem no combate ao roubo e ao desvio de cargas nas bases territoriais de cada cidade. O papel do sindicato é incentivar que vereadores deem início ao processo de tramitação dos textos nos Legislativos municipais.

“O teor do projeto é no sentido de que as empresas, de transporte ou não, cujos

membros tenham participação comprovada em inquérito policial ou em investigação em roubo ou em desvio de cargas sejam punidas com a cassação de seus alvarás de localização e funcionamento”, explica. Além dos alvarás, a intenção é também cassar a inscrição municipal.

Anderson esclarece que a ideia agora é diferente referente ao cancelamento do Cadastro Nacional de Pessoa Jurídica (CNPJ), que, para ser viabilizado, exigiria a criação de uma lei federal. “Retirar o alvará de funcionamento vai impedir a continuidade da atividade empresarial”, diz. O presidente

do Setcom lembra que, quando isso ocorre, todos os entes federativos são informados, já que o sistema é unificado.

FACILIDADE

A informatização do sistema está prevista no projeto de lei que institui um marco regulatório para o setor de transporte rodoviário de cargas. Há um esforço no sentido de instituir a legislação nas cidades de Contagem, Betim, Brumadinho, Ibirité, Sarzedo, Igarapé, Juatuba e Mateus Leme, na região metropolitana de Belo Horizonte, e Itaúna, Divinópolis, Pará de Minas e Arcos, no Centro-Oeste.

Recentemente, o prefeito de Cascavel, no Paraná, Leonaldo Paranhos, sancionou uma lei municipal que trata da cassação dos alvarás de funcionamento de estabelecimentos comerciais flagrados vendendo, adquirindo, transportando, estocando ou revendendo produtos advindos de furto, roubo ou outro tipo de ato ilícito. A lei, que tem o objetivo de inibir roubos de cargas, nasceu a partir da mobilização do Sindicato



“O teor do projeto é no sentido de que as empresas, de transporte ou não, cujos membros tenham participação comprovada em inquérito policial ou em investigação em roubo ou em desvio de cargas sejam punidas com a cassação de seus alvarás de localização e funcionamento.”

Anderson Cordeiro,
presidente do Setcom

to das Empresas de Transporte de Cargas e Logística do Oeste do Paraná (Sintropar).

“É extremamente importante que o segmento de transporte utilize todas as ferramentas disponíveis para combater o roubo de cargas. Precisamos agir em todos os níveis para cassar as empresas que estimulam esse tipo de ação”, afirma o presidente do Sintropar, Wagner Adriani de Souza Pinto. Para ele, é fundamental agora que outros municípios se espelhem no exemplo de Cascavel e sancionem leis semelhantes.

FEDERAL

No ano passado, a Câmara dos Deputados iniciou a tramitação, em regime de urgência, de um projeto de lei que estabelece medidas de combate ao transporte e à receptação de cargas roubadas e contrabando. A intenção é punir, com a cassação do CNPJ, a pessoa jurídica envolvida em receptação e contrabando e, com a perda da carteira de habilitação, o motorista que conduzir carga roubada. Se for aprovado, o texto vai alterar artigos do Código de Trânsito Brasileiro (CTB). ➔

A arte de criar belos sorrisos.

 **Implant'art**
Instituto Odontológico Dr. Floriano Peixoto

- Implantes
- Implantes sem corte - Cirurgia Guiada
- Reabilitação Oral
- Lentes de Contato Dental
- Aparelhos Ortodônticos
- Alinhadores - Aparelhos Invisíveis
- Canal - Em apenas 1 sessão
- Clínico Geral
- Estética Orofacial
- Botox
- Skinbooster
- Preenchimentos
- Brichectomia

Atendemos Convênios

(31) **3531-4362 / 97178-1426** 📞

Av. São Paulo, 46 - Brasiléia, Betim, MG



Vitória na Justiça

Liminar suspende pagamento de multas de R\$ 5.000 aplicadas pela ANTT

Reprodução Internet

O Sindicato dos Cegonheiros de Minas Gerais (Sintrauto) obteve na Justiça uma liminar que suspende o pagamento das multas aplicadas pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) por suposta evasão de balança. O sindicato ajuizou uma ação civil coletiva contra a ANTT, e a juíza federal Maria Edna Fagundes Velloso, titular da 15ª vara, em favor da categoria, decidiu em liminar pela suspensão da multa, da negativação do nome do motorista em qualquer órgão restritivo de crédito e a não aplicabilidade da multa.

Agora, o sindicato está convocando os cegonheiros associados que têm multas pendentes. É importante que quem tenha sido lesado junte todos os documentos e procure o Sintrauto para esclarecimentos, mesmo que a multa fora paga ou esteja em fase de recurso administrativo.

A infração é aplicada com base em normas da ANTT que preveem penalidade com valor de R\$ 5.000 aos motoristas que deixarem de pesar o veículo. No entanto, o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) já tem em seu texto o artigo 209, que classifica como infração grave "transpor, 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". O valor, nesse caso, é de R\$ 195,23, cerca de 25 vezes menor que o previsto pela agência.

A advogada Claudiane Roesel, da Roesel Advogados, responsável pela ação em favor do sindicato, explica que, além de ser uma norma que sobrepõe o previsto no CTB, não há "evasão de balança": "O que acontece é o bloqueio da balança, com cone ou alguma barreira, liberando o acesso na rodovia para o motorista. Isso não é evasão". Ela solicitou que não sejam emitidas novas autuações até que o processo seja julgado.

A ANTT está agora em fase de cumprimento da determinação prevista na liminar, e, conforme informado pela Procuradoria do Estado, o órgão federal já está tomando



Valor de multa da ANTT é até 25 vezes do que consta no Código Brasileiro de Trânsito



"Cobramos o direito de sermos tratados de forma justa, de ter nosso direito assegurado quando não cometemos a infração e somos penalizados. Tivemos que recorrer para não pagarmos algo que não nos era devido."

Carlos Roesel, presidente do Sintrauto

todas as providências. Para o presidente do Sindicato dos Cegonheiros de Minas Gerais, Carlos Roesel, a liminar foi a conquista de um direito. "Cobramos o direito de sermos tratados de forma justa, de ter nosso direito assegurado quando não cometemos a infração e somos penalizados. Tivemos que recorrer para não pagarmos algo que não nos era devido", afirma.

Outro impasse se refere ao tempo de emissão da notificação de autuação. Transportadores dizem que o documento chega em um prazo superior ao estipulado pela legislação para recurso. Segundo o CTB, se o auto de infração for emitido 30 dias após a autuação, ele deverá ser arquivado e julgado como insubsistente.

A decisão da Justiça para a ação do Sintrauto mostra, mais uma vez, que há concordância jurídica com relação ao problema. Em 2016, transportadores do Paraná obtiveram decisões favoráveis na Justiça para a anulação das penalidades aplicadas nessas situações. Houve também queixa sobre o recebimento de notificações com cobrança já na fase de execução judicial ou inscrita no cadastro negativo da Serasa, o que elimina a possibilidade de recurso da multa. 📍

SERVIÇO:

ROESEL ADVOGADOS
roeseladvogados@roeseladvogados.com.br

TRANSPORTAR AGORA É SINÔNIMO DE ECONOMIA

UM TRICICLO CARREGADO DE VANTAGENS.



BAIXO CUSTO
DE MANUTENÇÃO



ÚNICO TRICICLO
HOMOLOGADO NO BRASIL



PRODUZIDO NO BRASIL



25 KM/LITRO

CONSULTE CONDIÇÕES
DE PAGAMENTO NA CONCESSIONÁRIA.

Av. dos Amigos, 107 - Centro - Betim/MG
www.triciclosbandeirantes.com.br

VENDAS

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

Ligue e agende uma visita



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



motocar
Bandeirantes TRICICLOS

TODO O CENTRO DE

BETIM NA MESMA

SINTONIA

Direção artística: Márcio Freitas


Amigos FM
Já todo mundo ouvindo!

producaoamigos@gmail.com

www.radioamigosbetim.com.br

31 3544-0122

Rota hermana

Escoamento da produção de soja do Mato Grosso do Sul pela hidrovía Paraguai-Paraná ganha um capítulo importante com a reinauguração do porto de Concepción, no país vizinho. Demanda, agora, é por melhorias nas aduanas brasileiras e pela modernização da frota de caminhões paraguaia.

O porto de Concepción, no Paraguai, foi reinaugurado em fevereiro, em um evento que contou com a presença do presidente do país vizinho, Horacio Cartes, além de outras autoridades políticas e de empresários do setor de transportes. A reativação do embarcadouro é parte de um projeto que visa a possibilitar o transporte da soja brasileira do Mato Grosso do Sul pelo rio Paraguai.

“Os produtos produzidos em nosso Estado e exportados através desse porto terão uma maior agilidade na logística até seu destino, o que vai proporcionar mais

competitividade no mercado internacional”, declarou o presidente do Sindicato das Empresas de Transportes de Cargas e Logística de Mato Grosso do Sul (Setlog-MS), Cláudio Cavol, também presente na cerimônia.

A utilização da hidrovía Paraguai-Paraná traz um novo horizonte para a exportação da soja sul-mato-grossense, sobretudo para a Argentina. Essa etapa integra a Rota de Integração Latino-Americana (Rila), que vai permitir a chegada de produtos brasileiros aos mercados asiáticos via oceano Pacífico, pelos portos chilenos, conforme já foi mostrado pela **Entrevias**.



Empresários e entidades representativas do Mato Grosso do Sul se encontraram na inauguração

Fotos: Setlog-MS/Divulgação



Porto de Concepción foi reinaugurado em evento que contou com a presença de várias autoridades

Porto é parte de projeto que vai facilitar o transporte da soja brasileira pelo rio Paraguai



Autoridades aproveitaram para conhecer as novas instalações



O presidente do Paraguai, Horacio Cartes, e o presidente do Setlog-MS, Cláudio Cavol

CONTRATEMPOS

Embora considerado positivo, o caminho até a reativação do porto de Concepción teve um percalço importante: a greve geral de caminhoneiros paraguaios que ocorreu no início de fevereiro, depois que o governo de lá autorizou o tráfego de caminhões bitrens (com dois semirreboques) brasileiros no trecho da Rota Nacional nº 5, entre o terminal e a cidade de Pedro Juan Caballero, na fronteira.

Como não há veículos desse modelo no Paraguai, os grevistas consideraram a medida uma abertura para a concorrência desleal. A paralisação chegou a afetar o abastecimento de alimentos e de combustíveis do país. O impasse só foi resolvido após o governo de Cartes prometer aos caminhoneiros que vai autorizar o aumento do preço do frete e que o transporte do grão será feito somente por caminhões convencionais dos dois países (50% de cada lado).

“O governo do Paraguai suspendeu na safra 2018 o uso do bitrem com a intenção de proporcionar ao transportador paraguaio o tempo necessário para que ele possa equipar a frota de veículos. Acreditamos que foi uma decisão acertada daquele governo, pois vai resultar em uma posição de igualdade perante o transportador brasileiro”, considerou Cavol.

DEFICIÊNCIAS

Mas, se, por um lado, houve avanços, por outro ainda há empecilhos antigos que precisam ser solucionados para que o escoamento da produção tenha celeridade. Um dos mais notáveis é enfrentado nas aduanas brasileiras e paraguaias, com destaque para a estrutura nacional.

Na avaliação do presidente do Setlog-MS, o problema é crônico e dificilmente vai ser sanado em curto prazo em função do excesso de burocracia atualmente existente para importar e/ou exportar produtos no Brasil. “Apesar de termos servidores competentes e interessados, que tentam agilizar todo esse processo, contamos com, além da burocracia, problemas de estrutura física com as aduanas, que geram duplicidade de trabalhos idênticos, resultando em atrasos de até cinco dias na liberação das cargas transportadas”, lamenta. 🇧🇷

Raio X das transportadoras

Pesquisa feita com profissionais do transporte rodoviário de cargas no Brasil vai levantar dados referentes à idade média dos caminhões, às regiões do país em que empresas do setor estão concentradas e às ferramentas mais utilizadas por elas

A TruckPad (plataforma de gerenciamento para caminhoneiros), o portal Estradão (site do Grupo Estado dedicado a caminhões) e a Ipsos Brasil (empresa de inteligência de mercado) realizaram um mapeamento inédito no país: o perfil das transportadoras brasileiras. Os resultados devem ser divulgados no fim de março ou

Estudo vai avaliar valores gastos no segmento e impactos na competitividade da produção nacional





Profissionais do setor de transporte de cargas também serão foco da pesquisa

no início de abril e vão apontar dados como concentração das empresas no território brasileiro e tecnologia empregada por elas.

Os colaboradores vão receber o relatório em primeira mão, gratuitamente, mas ele também vai ser disponibilizado no blog da TruckPad e aberto a todos que quiserem acessá-lo, de acordo com a assessoria de imprensa da empresa.

O levantamento das informações foi feito por meio de um questionário online direcionado a profissionais do setor de transporte rodoviário de cargas brasileiro, que tiveram até 16 de fevereiro último para responder a cerca de 30 perguntas. Conforme os organizadores da pesquisa relataram, todos os dados coletados vão ser utilizados para fins estatísticos através de análise da Ipsos Brasil, que é filiada à Associação Brasileira de Empresas de Pesquisa.

Idade média da frota, região do país em que as empresas de transportes estão mais concentradas, contratação de mo-

toristas autônomos e ferramentas mais usadas para essa finalidade são algumas das informações que devem ser mapeadas a fim de fornecer ao mercado dados que contribuam para a elaboração de estratégias mais eficientes em cada frente de ação ao longo deste ano.

FERRAMENTA DE CONTROLE

A pesquisa deverá ser uma aliada do segmento, que tem dispêndios elevados, responsáveis por impactos significativos na competitividade da produção nacional. Dados do estudo Custos Logísticos no Brasil, divulgados pelo Instituto de Logística e Supply Chain (Ilos) há pouco mais de um ano, mostraram que a soma dos gastos com transporte, estoque, armazenagem e serviços administrativos consome 12,7% do Produto Interno Bruto (PIB) do país – nos Estados Unidos, por exemplo, essa fatia é de 7,8%.

Aqui, o transporte responde pela maior parte do custo: R\$ 401 bilhões (corres-

pondentes a 6,8% do PIB). Na sequência, aparecem estoque, com R\$ 268 bilhões (4,5%), armazenagem, com R\$ 53 bilhões (0,9%), e administrativo, com R\$ 27 bilhões (0,5%). Já os investimentos em infraestrutura seguem na contramão. Conforme mostrado pelo estudo do Ilos, em 2015, eles foram equivalentes a apenas 0,19% do PIB brasileiro, que representa a soma das riquezas produzidas nacionalmente.

Ainda segundo o levantamento do instituto, se houvesse melhorias nesse quesito, permitindo uma proporção de modais semelhante à norte-americana, a redução de custos no transporte seria de cerca de R\$ 80 bilhões. No Brasil, 65% da produção é deslocada em caminhões; 20% em trens; 12% pelo transporte aquaviário; 3% pelo dutoviário; e 0,1% pelo aéreo. Nos Estados Unidos, o rodoviário responde por 43%; o ferroviário, por 32%; o aquaviário, por 8%; o dutoviário, por 17%; e o aéreo, por 0,2%. **(Com Agência CNT de Notícias) ➔**

Contratação

Projeto de lei que regulamenta emprego de pessoas com deficiência física e jovens aprendizes nas empresas de transporte é rejeitado em comissão da Câmara e vai demorar ainda mais para ser votado

O Projeto de Lei 3.002/15, que regulamenta a contratação de pessoas com deficiência física e aprendizes por parte de empresas de transporte rodoviário de cargas não tramitará mais em caráter conclusivo e será analisado por duas comissões – Trabalho, Administração e Serviço Público e de Constituição, Justiça e Cidadania – antes de seguir para votação no plenário da Câmara dos Deputados. Isso ocorreu porque o texto foi rejeitado pela Comissão de Defesa dos Direitos das Pessoas com Deficiência.

A proposta prevê que a base de cálculo para determinar o número de pessoas com deficiência física e aprendizes que a empresa de transporte deve contratar seja o número de funcionários do setor administrativo, e não o quantitativo total da empresa, considerando-se que grande parte dos empregados é constituída por motoristas.

A lei atual, 8.213/91, obriga que toda empresa com mais de cem empregados preencha seu quadro com 2% a

5% de pessoas em reabilitação ou com deficiência. Para os aprendizes, conforme a Lei 10.097/2000, a obrigatoriedade é a contratação de 5% a 15% de jovens de até 18 anos por empresas de médio e grande portes.

No segundo caso, o impedimento visto pelas empresas de transporte é que, como os motoristas são a mão de obra mais necessária e presente, não é indicado contratar candidatos com menos de 21 anos, que é a idade mínima para se adquirir a Carteira Nacional de Habilitação (CNH) nas categorias C e D, exigidas para a condução de caminhões e carretas.

Para o autor do projeto de lei em tramitação, o deputado Major Olímpio (SD-SP), em relação à deficiência, muitas vezes a colocação é difícil pelo tipo de trabalho exigido. “Dependendo da deficiência, a pessoa é totalmente incapacitada para dirigir um caminhão, carregar ou descarregar mercadorias ou ainda executar procedimentos para cobrir a carga”, afirma.



Menor aprendiz precisa ter pelo menos 21 anos e carteiras de habilitação C e D para trabalhar como motorista

NA JUSTIÇA

Enquanto o projeto tramita na Câmara Federal, o Judiciário vem se posicionando a favor das empresas, excluindo os motoristas da base de cálculo. No ano passado, o juiz da Vara do Trabalho de Videira,

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

polêmica

Reprodução Internet



os motoristas para definir a cota destinada à contratação de jovens aprendizes. "A União manifesta sua irrisignação com a decisão do colegiado, que desobrigou a ré de incluir na base de cálculo da cota de aprendizes a função de motorista", informa a decisão. O julgamento foi feito pela 4ª turma da Vara do TST de Brasília.

Para o presidente da Associação Particular de Ajuda ao Colega (Apac) Sul, Marcio Arantes, a situação é polêmica e precisa ser mais discutida. Por um lado, segundo ele, é importante que as pessoas com deficiência tenham oportunidades, e, por outro, se o número de funcionários total for considerado, poderá haver uma contratação sem necessidade, já que o administrativo de uma empresa de transporte é pequeno, e a maior parte é formada por motoristas.

Em Minas Gerais, conforme a **Entrevias** mostrou em edições anteriores, segundo o assessor jurídico do Sindicato das Empresas de Transporte de Cargas de Minas e da Federação das Empresas de Transporte de Cargas do Estado (Setcemg/Fetcemg), Jeferson Costa de Oliveira, a orientação aos empresários é que tentem cumprir a legislação. Se há uma autuação do Ministério do Trabalho e Emprego, a assessoria jurídica tenta esgotar as negociações com o órgão federal. "Se tiver como o empresário demonstrar a impossibilidade de contratação do menor, entramos com uma ação judicial", afirma. 📍

em Santa Catarina, concedeu liminar para uma empresa de transportes, autorizando a exclusão dos empregados motoristas da base de cálculo dos aprendizes. O magistrado entendeu que "é impossível que um adolescente aprenda sobre direção de um

veículo sem que ele passe por todas as etapas de qualificação previstas na lei".

Recentemente, o Tribunal Superior do Trabalho (TST) decidiu que uma empresa de transporte rodoviário de cargas de Santa Catarina também não precisará considerar



Querosene, aguarraz, thinner e outros

PETROVILA
QUÍMICA

Qualidade Total
em Solventes



BR-163 pede

Transportadores enfrentam condições precárias na rodovia que escoo o agronegócio brasileiro. A falta de infraestrutura traz prejuízos à atividade, coloca em risco a segurança dos profissionais e evidencia o descaso do poder público.

Se de um lado o agronegócio segura a atividade econômica do Brasil, de outro ele enfrenta desafios logísticos no Centro-Oeste brasileiro. A BR-163 é uma rota importante de escoamento da produção de grãos, especialmente a soja, mas, bem no meio do caminho, termina o asfalto para começar uma longa estrada de chão. Muitos trechos dessa rodovia estão ruins, e a safra ainda coincide com o chamado inverno amazônico, quando chove bastante na região.

São filas de caminhões parados na BR-163, no Pará, por causa da situação precária da rodovia. A cada ano a história se repete: a rodovia é interditada por conta dos atoleiros. Toneladas de grãos encalham no lamaçal porque os caminhões não conse-



SOCORRO

guem sair do lugar. Recentemente, a chuva deu uma trégua, mas a rodovia ainda exige sacrifício e paciência dos caminhoneiros. Diariamente, 70 mil veículos passam pela BR-163, e 68% deles são caminhões.

A Polícia Rodoviária Federal (PRF) montou a operação Radar para auxiliar os motoristas que enfrentam problemas para trafegar pela rodovia. A operação conta com a participação do Exército brasileiro e tem o objetivo de garantir a trafegabilidade da rodovia durante o inverno amazônico.

Além disso, a sinalização é precária, o asfalto é cheio de ondulações, e falta acostamento. A terceira pista é uma das principais reivindicações, especialmente nos locais de defeitos, para

facilitar a passagem dos veículos menores. No dia 24 de fevereiro, dirigentes de ao menos 20 entidades cobraram a duplicação da rodovia no Norte e no Médio Norte, onde há intenso tráfego de carretas e caminhões e ocorrem graves acidentes com vítimas fatais. O tráfego ficou parcialmente interditado devido à manifestação, e a passagem dos veículos foi bloqueada.

PAUTA ANTIGA

Após o protesto, os representantes das entidades se reuniram na Câmara Municipal de Lucas do Rio Verde (MT) para cobrar melhorias na manutenção da rodovia federal e o início imediato da duplicação. Eles devem elaborar um documento para ser en-



caminhado ao Ministério Público do Mato Grosso, que pode ser transformado em ação contra a concessionária, responsável por 30 anos pelo trecho.

A Rota do Oeste é a empresa da Odebrecht Rodovias que ganhou a concessão da BR-163 entre os municípios Itiquira (MT) e Sinop (MT), com extensão de 850,9 km. A empresa assumiu a administração da ro-

dovia em 20 de março de 2014, por meio de um contrato de concessão firmado com o governo federal. O documento prevê o investimento de R\$ 3,9 bilhões até 2019 e um total de R\$ 6,8 bilhões em 30 anos na duplicação, na recuperação, na manutenção e na conservação da rodovia, bem como na implantação de melhorias e serviços ao usuário. Cabe à Rota do Oeste a

duplicação de 453,6 km nos trechos entre a divisa com o Mato Grosso do Sul e Rondonópolis, de Posto Gil a Sinop, além da rodovia dos Imigrantes.

As demais extensões já estão duplicadas, em fase de duplicação ou vão receber as obras (400 km) pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit). A manutenção e a conservação des-



“O modal rodoviário é um dos principais setores responsáveis pelo desenvolvimento do país. Promove a circulação de bens e produtos e gera emprego e renda. Contudo, não é priorizado nas políticas públicas: faltam investimentos em estrutura viária e incentivos para o desempenho adequado das empresas.”

Carlos Roesel, presidente do Sintrauto

Reprodução Jornal do Comércio



Com a pista interditada, caminhões formaram fila na rodovia



Foto de Orlando Brito feita em 3 de março de 1974 mostra índios Krain-a-kore pedindo comida na beira da rodovia entre Cuiabá e Santarém



Acervo 9º BEC

Fotografias do acervo do 9º Batalhão exibem a construção da rodovia durante o regime militar



ses trechos serão transferidas para a Rota do Oeste após a conclusão das intervenções, previstas para ser entregues em até cinco anos.

Ao longo dos 850 km da BR-163 sob a concessão da Rota do Oeste foram instaladas e estão ativas nove praças de pedágio, a uma distância média de 100 km cada. Desde 6 de setembro de 2015, a taxa de passagem dos veículos está sendo cobrada. Do início da cobrança até 31 de dezembro de 2016, foram arrecadados R\$ 499 milhões. E, nesse período, a Rota do Oeste investiu R\$ 1,7 bilhão na manutenção e na conservação da BR, bem como nos serviços operacionais na rodovia.

Em março de 2016, foi entregue o primeiro segmento duplicado no trecho de responsabilidade da concessionária. A Rota do Oeste aderiu à Medida Provisória (MP) 800/2017, que permite à Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) realizar, de comum acordo com as concessionárias, a reprogramação de investimentos em concessões rodoviárias federais cujos contratos prevejam concentração de gastos em seu período inicial, uma única vez.

A Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias (ABCR) apontou que a duplicação da BR-163 em Mato Grosso depende da aprovação na íntegra dessa MP, que vai auxiliar na continuidade e na retomada da duplicação de 453,6 km - sob concessão da Rota do Oeste, nos trechos entre a divisa com o Mato Grosso do Sul e Rondonópolis, de Posto Gil a Sinop, além da rodovia dos Imigrantes. A votação está prevista para ocorrer nos próximos meses, na Câmara e no Senado.

Até agora, foram duplicados 117,6 km na região Sul do Estado. No Nortão, não há duplicação, exceto em trechos nos perímetros urbanos de Sinop e Sorriso. Ao



Odebrecht Rodovias ganhou o leilão de concessão para explorar a BR-163 em 2013 e assumiu a administração no ano seguinte

todo, 19 municípios estão compreendidos na extensão concedida, entre eles a capital mato-grossense, Cuiabá, e as cidades de Rondonópolis, Nova Mutum, Lucas do Rio Verde, Sorriso e Sinop, principais produtores agrícolas do Estado campeão na produção de grãos e leguminosas.

Em nota, a Rota do Oeste esclarece que participa de forma rotineira e transparente de debates sobre a BR-163 junto aos municípios impactados. Afirma que o início da segunda etapa de duplicação ainda não ocorreu devido à não liberação do financiamento pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Social e Econômico (BNDES), conforme acordado na época do leilão de concessão. Dessa forma, segundo a concessionária, toda a receita obtida nos pedágios é destinada ao cumprimento das outras obrigações contratuais, como os atendi-

mentos médicos e de guincho, além das obras de manutenção do pavimento. “Esse não é um problema enfrentado exclusivamente pela Rota do Oeste. A situação é semelhante em todas as concessionárias da terceira etapa do Programa de Investimentos em Logística (PIL), implantado em 2014”, explica a concessionária.

ACIDENTES

A Rota do Oeste informa ainda que, em janeiro de 2018, foram registradas seis mortes no trecho da BR-163 sob sua concessão, mesmo número de janeiro de 2017.

O Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit) afirma que a meta de asfaltar 60 km da BR-163 não foi totalmente atingida por causa da antecipação do período de chuvas e de atrasos no fornecimento de matéria-prima. A

previsão agora é que a pavimentação seja concluída em 2019.

NA CONTA DO TRANSPORTADOR

O impasse prejudica a sociedade e os transportadores, responsáveis pelo escoamento da produção. Eles enfrentam filas durante horas e, devido à infraestrutura precária, colocam em risco sua própria vida. São prejuízos nos negócios e na saúde física e mental dos trabalhadores. “Já estou na fila tem três horas e meia. É cansativo, deixa a gente um pouco nervoso. Se o governo quisesse, ele conseguiria arrumar a estrada e ao menos diminuir nosso sofrimento. Deveriam olhar mais um pouco para nós porque a situação está crítica”, diz o caminhoneiro Edilson Oliveira em uma reportagem.

“Destas vezes deu prejuízo. A gente tra-

balha com comissão. A comissão que se ganha em quatro dias vamos levar dez para ganhar. No fim do mês fica difícil”, conta outro transportador.

A infraestrutura adversa somada à crise econômica no Brasil impacta de forma cruel o transporte rodoviário de cargas. “Operamos muito na região Sudeste do país, mas é sabido o estado de não conservação das estradas brasileiras em diversas localidades. Trabalhar nesse cenário é penoso. O custo do transporte aumenta em função de manutenções e consertos, e o valor não é repassado. O resultado é que as transportadoras estão definhando, operando no limite”, ressalta o diretor do Sindicato das Empresas de Transportes de Carga do Estado de Minas Gerais (Setcemg), Ulisses Cruz.

A ausência de estrutura rodoviária adequada reduz a eficiência do transporte, compromete a segurança dos usuários e encarece em até 40% o custo do serviço. Além disso, a sobrecarga da rodovia produz lentidão, buracos e risco de acidentes, gerando prejuízo para os transportadores. “Uma estrutura que já era ruim, com a paralisação de investimentos e obras, vai ficar caótica”, critica Ulisses Cruz. “Com as obras paradas, ou seja, com bloqueios na pista, restou-nos mais tempo de viagem e mais consumo de combustível, de pneus e de componentes de suspensão”, acrescenta.

O presidente do Sindicato dos Cegonheiros de Minas Gerais (Sintrauto), Carlos Roesel, reforça a correlação da infraestrutura com a atividade do transporte. “O modal rodoviário é um dos principais setores responsáveis pelo desenvolvimento do país. Promove a circulação de bens e produtos e gera emprego e renda. Contudo, não é priorizado nas políticas públicas: faltam investimentos em estrutura viária e incentivos para o desempenho adequado das empresas”, salienta.

INVESTIR É PRECISO

O “Relatório da Competitividade Global 2015-2016: Posição da Qualidade Geral de Infraestrutura” mostra que o Brasil ocupa a 123ª posição entre 140 países analisados. O estudo informa que o Estado brasileiro deveria investir 4% do PIB por ano em infraestrutura, e, para isso,



Emerton Eleutério

“Operamos muito na região Sudeste do país, mas é sabido o estado de não conservação das estradas brasileiras em diversas localidades. Trabalhar nesse cenário é penoso. O custo do transporte aumenta em função de manutenções e consertos, e o valor não é repassado. O resultado é que as transportadoras estão definhando, operando no limite.”

Ulisses Cruz, diretor do Setcemg

seriam necessários recursos na ordem de R\$ 240 bilhões.

Sem dúvida, esse quadro é reflexo imediato da redução de investimentos em infraestrutura ao longo das últimas décadas. Para se ter uma ideia, em 1975, o percentual do Produto Interno Bruto (PIB) do Brasil era 1,8% e, em 2015, caiu para 0,19%.

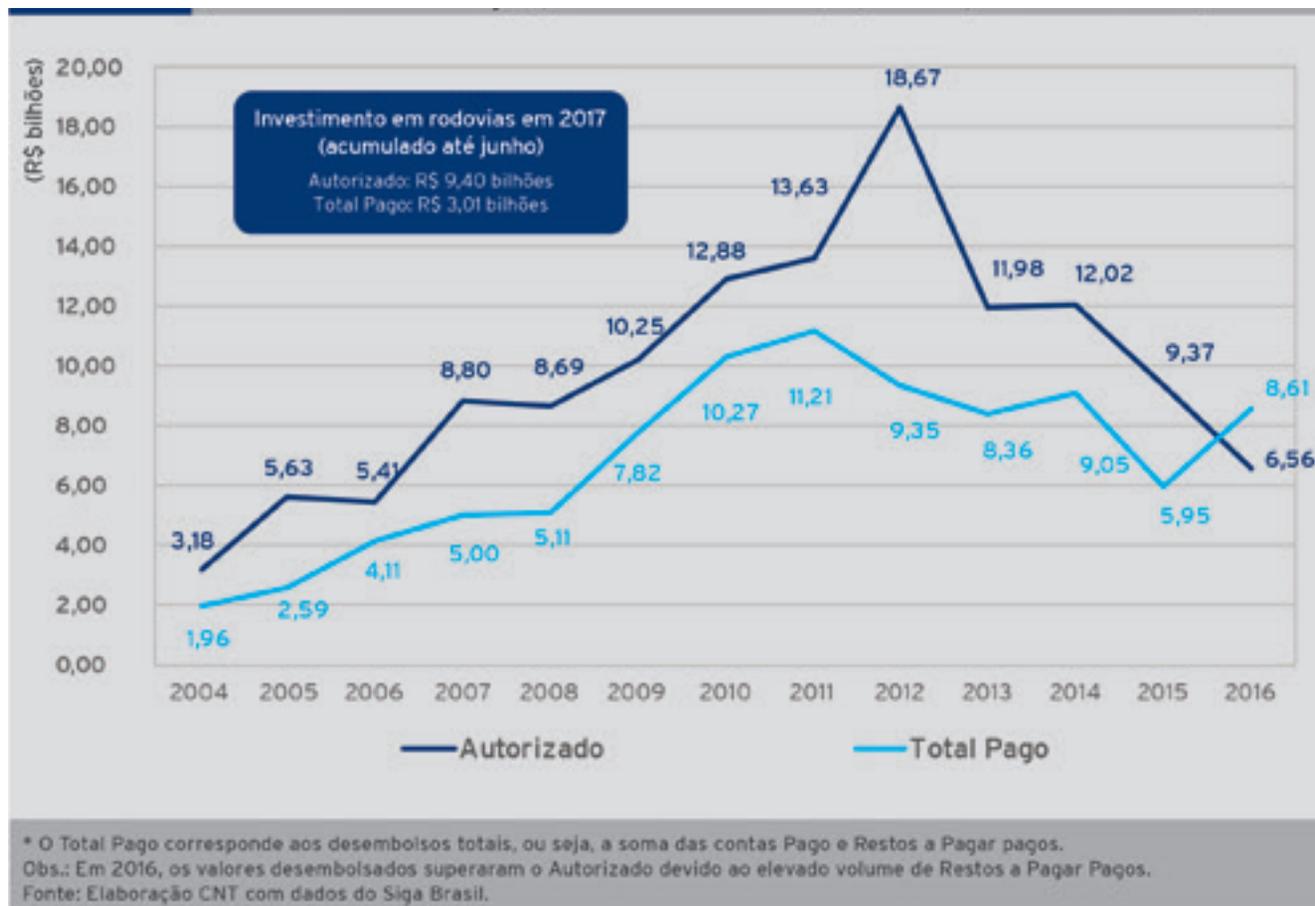
Os investimentos do governo federal em infraestrutura rodoviária representaram 71,64% do total de aportes realizados no setor de transporte entre 2004 e 2016. Essa alta participação está relacionada à preponderância do modal na matriz brasileira de transporte de cargas e de passageiros.

Apesar dessa relevância, os dados mostram uma queda dos recursos destinados aos investimentos a partir de 2012. A crise econômica que atingiu o país em 2014 repercutiu no orçamento do governo, e, em 2016, o montante autorizado para o transporte rodoviário representou 69,1% do autorizado em 2015, que já havia sido contingenciado.

O cenário piora com a análise dos valores efetivamente investidos pelo governo federal. Percebe-se que os investimentos de 2015 regrediram a níveis observados entre 2009 e 2010. Note-se que, em 2015, apesar de o valor autorizado para o pagamento de intervenções em infraestrutura rodoviária ter sido inferior ao dos anos anteriores, o governo federal não conseguiu aplicar todo o recurso previsto. No ano, foram desembolsados R\$ 5,95 bilhões, ou seja, 63,5% dos R\$ 9,37 bilhões autorizados. Os R\$ 3,42 bilhões não gastos poderiam ter financiado a manutenção de cerca de 11 mil km de rodovias.



INVESTIMENTOS PÚBLICOS FEDERAIS EM INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO ENTRE 2004 E 2016 (R\$ BILHÕES, VALORES CORRENTES)



Já o ano de 2016 mostra-se distinto dos demais anos, com um percentual de total pago acima de 100% do montante autorizado devido à diretriz de se quitarem as contas a pagar de anos anteriores. Isso fez com que o investimento efetivamente realizado em 2016 ficasse acima dos valores autorizados. Todavia, isso não significa, necessariamente, que as rodovias geridas pela União receberam mais intervenções.

Um aspecto relevante sobre o comportamento dos investimentos em infraestrutura rodoviária é que, desde 2012, houve uma reestruturação do tipo de gasto público, com maior concentração em intervenções como manutenção e recuperação. Assim, os recursos destinados à manutenção e à recuperação de rodovias têm aumentado sua participação no total desembolsado pelo governo federal.

Reprodução Agenda Capital





Máquinas tiveram que abrir caminho para os veículos na rodovia

Reprodução site Caminhões e Carretas

Um verdadeiro atoleiro: caminhões ficaram parados por dias por causa da lama



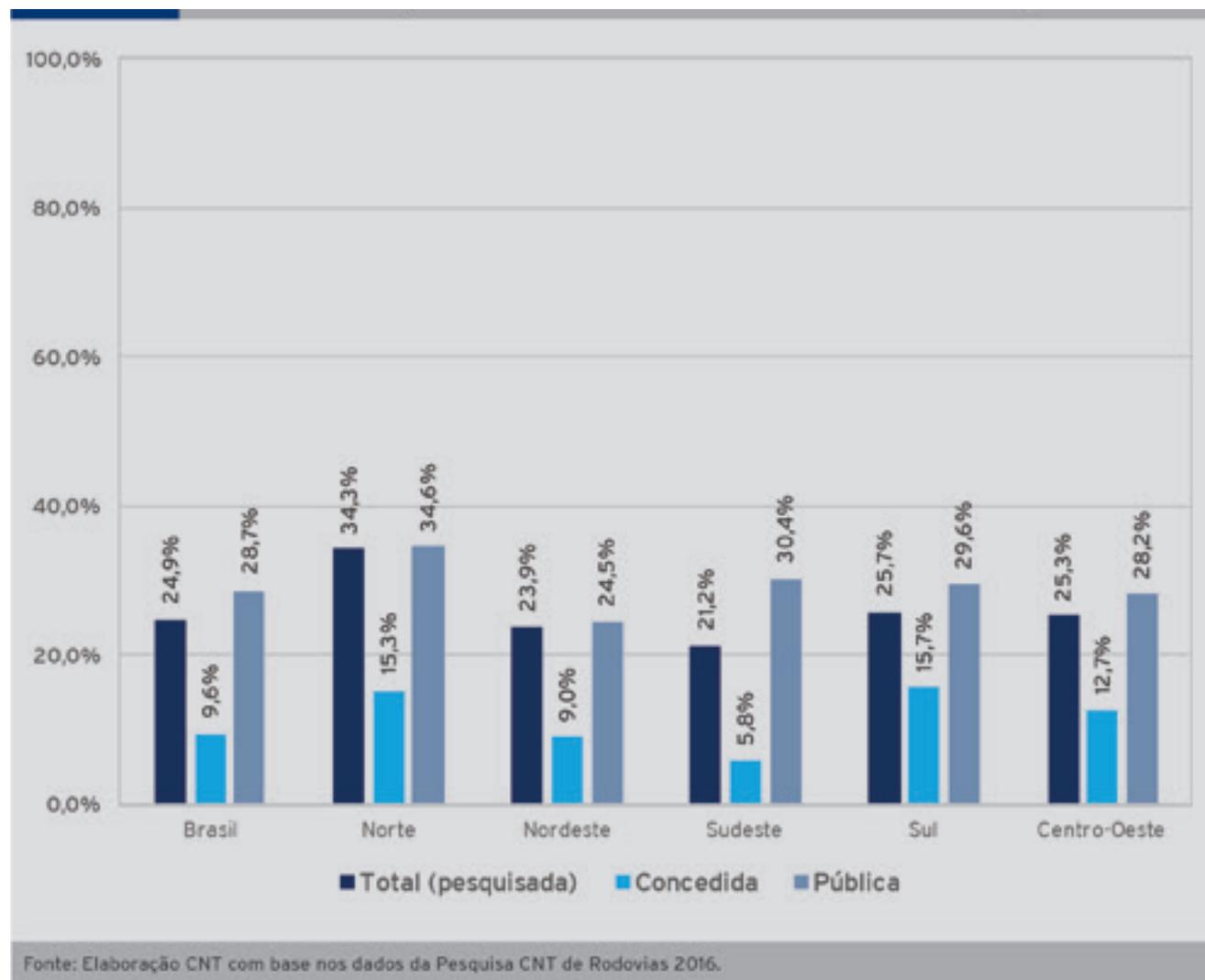
Em 2004, o percentual investido em adequação e construção de BRs foi de 52,2%, enquanto o aportado a ações de recuperação e manutenção alcançou 30,7%. Em 2016, esses percentuais foram: 28,1% e 64,3%, respectivamente.

HISTÓRIA

A BR-163 começa em Cuiabá, no extremo sul do Mato Grosso, e segue para o Norte por mais de 1.000 km, mergulhando diretamente na Amazônia. Sua construção fez parte do Plano de Integração Nacional (PIN), do governo militar e pertencia ao movimento desencadeado na época, cujo tema era: "Integrar para Não Entregar!"

Sob pressão para ocupar a região amazônica, o governo determinou que o Batalhão de Engenharia e Construção (BEC) do Rio Grande do Sul fosse para Cuiabá e

AUMENTO DO CUSTO OPERACIONAL CONFORME O ESTADO DO PAVIMENTO DAS RODOVIAS NO BRASIL (2016)



instalasse uma base com o objetivo de implantar a BR-163, ligando a capital mato-grossense a Santarém, no Pará.

Em 1971, o então coronel Antônio Paranhos inaugurou o 9º Batalhão de Engenharia e Construção (9º BEC) e começou a abertura da estrada que viria a interligar a região Norte do país às Sul, Sudeste e Centro-Oeste. Ao mesmo tempo em que foi criado o 9º BEC, em Santarém foi instalado o 8º BEC, que tinha a mesma missão, mas em sentido oposto (Sul-Norte).

Foram cinco anos de muito trabalho, desafios e também perigos, pois se tratava

da ocupação de uma região inóspita, nunca antes habitada por "homens brancos". Ainda em 1971, coronel José Meireles assumiu o comando do 9º BEC e deu início aos trabalhos. A tribo Kreen-aKarore, conhecida como os "Gigantes da Amazônia", ainda não tinha contato com outros homens, e foi preciso convidar os antropólogos Orlando Villas-Bôas, Cláudio Villas-Bôas e Leonardo Villa-Bôas para intervir na aproximação dos índios com os construtores da BR-163.

Além da distância, havia muita dificuldade para transportar os equipamentos pela falta de pontes e de estradas alter-

nativas. Um avião era utilizado para levar alimentos para os trabalhadores quando estavam isolados ou longe do alojamento. Foi durante o processo de construção da BR-163 que muitas cidades foram fundadas às margens da rodovia. São os casos de Lucas do Rio Verde - antigo acampamento dos trabalhadores -, Sinop, Peixoto de Azevedo, entre outros municípios.

As situações enfrentadas por esses desbravadores eram críticas. Doenças tropicais, isolamento e até o contato com tribos indígenas traziam muitos problemas aos trabalhadores e aos militares. Oficialmente,

CONSEQUÊNCIAS DA ESTRUTURA INADEQUADA

As inadequações no pavimento, na sinalização e na geometria da via, além de aumentarem o custo operacional do transporte rodoviário, reduzem a segurança dos usuários, potencializando a ocorrência de acidentes. Assim, as deficiências reveladas pela pesquisa "Rodovias", da Confederação Nacional do Transporte (CNT), em 58,2% da extensão avaliada têm efeitos adversos em termos econômicos e sociais.

Estimativas indicam que inadequações no pavimento podem elevar o custo operacional do transporte rodoviário de cargas em até 91,5%, aumentando significativamente o gasto com transporte e, assim, o Custo Brasil, com reflexos na competitividade da produção nacional.

Observa-se uma variação de 13,1 pontos percentuais entre as regiões Sudeste (21,2%) e Norte (34,3%), melhor e pior resultados respectivamente. Dessa maneira, é possível concluir que o serviço de transporte rodoviário de cargas realizado na região Norte é o mais onerado pelas deficiências na infraestrutura rodoviária brasileira. Com isso, a produção de parte do país perde competitividade, o que compromete seu desenvolvimento. Complementarmente, um maior gasto adicional nos deslocamentos rodoviários, essenciais para a integração com a navegação interior, eleva o custo de vida na região e compromete o bem-estar social.

AUTO CARGA
ASSOCIAÇÃO DE PROTEÇÃO AOS TRANSPORTADORES DE CARGAS

TCHÊ
BENEFÍCIOS
UNião DE BENEFICIÁRIOS, PROPRIETÁRIOS DE CAMINHÃO E TRANSPORTADORES DE CARGA

(54) 3229-1228 / Caxias do Sul



ir de caminhão pela BR-163. No terminal de Santarém, a soja podia ser descarregada e armazenada antes de ser levada diretamente para a Europa através do rio Amazonas. Também foi um incentivo para os agricultores do Mato Grosso: a terra era barata em torno de Santarém, e uma fazenda de soja construída próximo ao terminal da Cargill economizaria tanto na terra como nos custos de transporte. Os fazendeiros rumaram em peso para o norte. Em 2004, um ano após a abertura do terminal, o cultivo da soja na área saltou para 35 mil hectares (um aumento de mais de 2.000% em cinco anos). ●

o Exército registrou a morte de 32 homens durante as obras de implantação da BR-163. Nenhuma foi causada por acidente, todas decorrentes de doenças, como a malária.

A construção do porto de Santarém começou em 1999 e foi concluída em 2003 pela Cargill, a maior empresa privada dos Estados Unidos. Apesar de essa corporação não ter feito o estudo de impacto ambiental

solicitado, fato que resultou em sucessivas declarações de ilegalidade do terminal por parte dos tribunais brasileiros, o porto começou a funcionar.

Essa obra foi um movimento estratégico que permitiu que a soja chegasse ao mercado de forma mais rápida e barata do que antes. O produto podia embarcar do Mato Grosso para o norte pelo rio ou



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



Venezuelanos vivem em praça de Boa Vista

Ajuda aos refugiados

Entidades se reúnem para arrecadar doações e enviá-las aos venezuelanos em Boa Vista, no Estado de Roraima. Imigrantes vivem em situação de miséria na capital.

Entidades estão se reunindo para enviar doações aos imigrantes venezuelanos que têm chegado a Boa Vista, Roraima, desde o ano passado. Já são mais de 40 mil pessoas do país vizinho que buscam no Brasil uma esperança de conseguir trabalho e recomeçar a vida, mas têm encontrado uma situação de miséria. Juntos, o Rotary Clube de Contagem, o grupo Transportando Ideias, o Sindicato dos Cegonhei-

ros de Minas Gerais (Sintrauto) e o Sindicato das Empresas de Transporte de Cargas do Centro-Oeste Mineiro (Setcom) estão recolhendo doações, especialmente de alimentos, para serem enviadas ao Norte do país.

As entidades conseguiram criar uma logística para enviar as doações, que vão sair de Campinas, em São Paulo, no próximo dia 10, em duas carretas. Os mantimentos vão sair de Minas Gerais no dia 9 e podem ser

Andreza Mariot/Prefeitura de Boa Vista



População venezuelana foi vacinada em praça da capital de Roraima

Andreza Mariot/Prefeitura de Boa Vista



Principal vacina aplicada foi contra o sarampo, que já tem casos registrados na cidade

Fraternidade sem Fronteiras/Divulgação



Barracas para famílias foram montadas pela fraternidade em área doada

entregues na sede do Sindicato dos Cego-
nheiros. Para ajudar, basta entrar em contato
com o diretor da revista **Entrevias**, Geral-
do Eugênio de Assis, por meio do telefone
3593-0042. Também podem ser feitas do-
ações em dinheiro (veja em "Como doar").
"Esperamos que muita gente participe desta
corrente do bem. Soubemos pelo Rotary de
Boa Vista que a situação é gravíssima no que
diz respeito a alimentos", disse Geraldo.

Quem também está se mobilizando
para ajudar os refugiados de Roraima é a
organização humanitária Fraternidade sem
Fronteiras. No início de dezembro, a insti-
tuição inaugurou um centro de acolhimen-
to na cidade. "As pessoas estavam com bai-
xa autoestima, se sentindo abandonadas.
Hoje, estão acolhidas, amadas", relatou o
fundador da Fraternidade, Wagner Moura.

O local abriga cem famílias, e a estru-
tura conta com dormitórios, redário, refeitó-
rio, lavanderia e banheiros coletivos. Tam-
bém tem uma sala de aula para as crianças.
A intenção é que o local, que tem despesa
mensal estimada em R\$ 30 mil, receba pad-
rinhos. A meta é conquistar 600 padrinhos
doando R\$ 50 mensais para manter refei-
ções e condições básicas do local.

A cidade de Boa Vista decretou situ-
ação de emergência social em fevereiro
devido à imigração dos venezuelanos. As
equipes, principalmente de gestão social e
saúde da capital, estão em alerta máximo.
A estimativa da prefeitura é que a popu-
lação de imigrantes já passe de 10% dos
cerca de 330 mil habitantes da cidade. E a
chegada deles não para. São cerca de 800
venezuelanos entrando no país por Rorai-
ma todos os dias.

A prioridade da prefeitura de Boa Vista,
com apoio do governo federal, é acolher
crianças em situação de rua com reforço na
alimentação, saúde, higiene, assistência so-
cial e educação. Estão sendo feitas cam-
panhas para doação e a criação de um banco
de oportunidades para ajudar na inserção
dos refugiados no mercado de trabalho.

Recentemente, foi apresentado um pla-
no de emergência à Agência da ONU para
Refugiados (Acnur) que prevê a criação de
espaços para que as crianças possam passar
o dia. Nestes abrigos, a ideia é que elas re-
ceberam acompanhamento de especialistas
de diversas áreas e cinco refeições por dia. ➔



Sala de aula foi montada em acampamento

Também estão sendo feitas campanhas de vacinação e prevenção de doenças. Recentemente, foi realizada uma vacinação em massa nos refugiados após casos confirmados de sarampo na cidade. Uma criança venezuelana de 4 anos morreu logo depois de chegar da cidade de Pacaraima, na fronteira com a Venezuela. Ela deu entrada no hospital infantil de Boa Vista com

a saúde debilitada e suspeita de sarampo, confirmada logo após a morte.

ENTENDA

A Venezuela enfrenta uma prolongada crise econômica e política. Além dos protestos contra o governo de Nicolás Maduro, a queda no preço do petróleo tem reduzido os recursos e levado a uma situação de es-

cashez de alimentos e produtos de primeira necessidade à população. Isso ocorre porque o petróleo é responsável por 96% da renda do país, que tem grandes reservas.

O desabastecimento é crônico, e a inflação já é a maior do mundo. Diante da situação, muitos venezuelanos tentam deixar o país. A maioria segue a pé até Roraima, cerca de 220 km de distância. ➔

COMO DOAR

- Entre em contato no (31) 3593-0042. Caso o volume de doações seja grande, é possível agendar a coleta

DOAÇÃO EM DINHEIRO

- Rotary Club de Boa Vista
Caçari – SOS Venezuelanos –
CNPJ: 03.906.581/0001-13
Caixa Econômica Federal
Agência: 3588, Operação 013
Conta: 6388-4

FRATERNIDADE SEM FRENTEIRAS

No site www.fraternidadesemfronteiras.org.br há uma lista de locais para coletas de doações. Os itens recolhidos são:

- Alimentos não perecíveis
- Itens básicos de higiene
- Leite em pó e fórmula para bebês de 0 a 6 meses
- Leite sem lactose
- Remédios para gripe, febre, vômito, diarreia e soros
- Termômetro e nebulizador
- Fraldas e pomadas para assaduras

PARA DOAÇÃO EM DINHEIRO:

Banco do Brasil – Agência 5783-5
Conta-corrente: 26224-2

Banco Itaú – Agência 0091
Conta-corrente: 53286-1

Bradesco – Agência 3408-8
Conta-Corrente: 22109-0

*Envie o comprovante da doação para euacolho@fraternidadesemfronteiras.org.br

** Os recursos serão usados na compra de alimentos, produtos de higiene e medicamentos.

Pontos de descanso nas praças

Paraná aprova projeto de lei que obriga concessionárias das rodovias a construir PPDs nos locais de pedágio

Agência Estadual de Notícias-PR

A Assembleia Legislativa do Paraná aprovou no fim de fevereiro um projeto de lei que obriga as concessionárias que atuam no estado a construir pontos de paradas e descanso (PPD) para os motoristas profissionais nas praças de pedágio. O texto passou pela última comissão, a de Finanças e Tributação, e segue para votação em plenário.

O projeto de lei nº 315/2016 é de autoria do deputado Luiz Carlos Martins (PSD). Para ele, é fundamental e necessário dar efetividade à Lei do Caminhoneiro (Lei Federal nº 13.103/2015) uma vez que não houve ainda por parte dos órgãos reguladores a devida indicação dos pontos de parada e descanso previstos na legislação. "O Estado do Paraná sairá na frente na busca de uma solução para a falta de pontos credenciados de PPD, para resolver o impasse para a falta de credenciamento e de responsabilização de criação desses pontos de parada tão necessários para a saúde dos profissionais da estrada", afirmou.

A chamada Lei do Caminhoneiro está completando 3 anos de vigência. Ela alterou a jornada de trabalho e tempo de descanso e ainda descreve sobre diversos outros assuntos referentes ao motorista profissional. Em 2012, uma lei foi aprovada e publicada, no entanto, foi motivo de greves por todo o país, obrigando a alteração do texto e sanção de uma nova legislação.

Entre os temas, ficou estabelecido que a jornada de um motorista deve ser de, no máximo, oito horas diárias, podendo ser es-



Intenção é regulamentar no Estado trecho da Lei do Caminhoneiro que obriga período de descanso para os motorista

tendida para 12 horas caso seja feito acordo coletivo na empresa. Neste caso, o intervalo mínimo entre jornadas deve ser de oito horas ininterruptas. Também está previsto que, a cada 6 horas trabalhadas, deve haver um período de descanso de meia hora.

Um ponto importante da lei é a exigência do exame toxicológico para todos os caminhoneiros quando entrarem e saírem de

uma empresa e no momento de renovação da Carteira Nacional de Habilitação (CNH) ou alteração de categoria.

A lei prevê ainda um dia de folga a cada sete dias trabalhados e controle da jornada por um diário de bordo, seja ele manual ou eletrônico. Outro ponto abordado na legislação é o limite do tempo para carga e descarga dos caminhões. ➔



Viaduto em Belo Horizonte caiu em 2014, matando 2 pessoas

O risco de acidentes em pontes e viadutos – também chamados de obras de arte – está mais perto de ser regra do que exceção no Brasil. O episódio recente da queda parcial de um elevado na região Central de Brasília fez com que as atenções se voltassem novamente para as falhas de infraestrutura, mas elas são um problema antigo no país. A 21ª “Pesquisa CNT de Rodovias”, da Confederação Nacional do Transporte, mostra que, dos 10.447 viadutos ou pontes pesquisados, mais da metade (58,6%) não possui acostamentos ou defensas (barreiras de concreto), e 7,6% deles não contam com nenhum dos dois mecanismos de segurança.

Durante o levantamento, os pesquisadores ainda se depararam com cinco pontes caídas em trechos considerados críticos: em Alcântara (MA), Batalha (PI), Chaval (ES), Nova Venécia (ES) e São Desidério (BA). A sondagem da CNT evidenciou também que os investimentos em manutenção e em adequação das obras de arte – bem como em construção de novas estruturas – sofreram redução significativa de 2016 para 2017. Há dois anos, foram investidos R\$ 6,77 milhões, enquanto até novembro último o orçamento foi de R\$ 330 mil para

Risco nas estradas

Falhas na infraestrutura e deficiências na manutenção colocam em risco milhões de brasileiros que trafegam por pontes e viadutos país afora. Pesquisa da CNT mostra ameaça oferecida por diversas estruturas.

reparos. Já o montante destinado a novas pontes e viadutos caiu de R\$ 304,13 milhões em 2016 para R\$ 33,44 milhões em 2017.

“Os números demonstram baixa prioridade do governo em relação a esse tipo de construção. Isso representa perdas para a infraestrutura brasileira e acaba contribuindo para o aumento do Custo Brasil e

gerando grandes riscos de acidentes nas rodovias”, alerta o diretor-executivo da CNT, Bruno Batista.

TRAGÉDIA ANUNCIADA

Outro agravante destacado pela pesquisa da confederação é a idade das pontes e dos viadutos projetados, em sua maioria, há mais de cinco décadas, o que os



Viaduto do Eixo Rodoviário de Brasília já havia recebido recomendação de reforma



Problemas no viaduto foram apontados em auditoria do Tribunal de Contas do Distrito Federal em 2013

torna incompatíveis com a realidade atual da frota e do tráfego de veículos. “Só havia meio-fio e barreira. Dos anos 1980 para cá, as obras mudaram e passaram a considerar esses aspectos de segurança”, diz o analista de infraestrutura do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, Issa Miguel, referindo-se à falta de acostamentos na maior parte das intervenções brasileiras.

Outro problema é que, além de envelhecidas, essas estruturas são mal cuidadas. No caso do viaduto do Eixo Rodoviário de Brasília, que desabou parcialmente no início de fevereiro, já havia recomendação de reforma e previsão orçamentária, mas nada foi feito. A fragilidade do elevado — e de outros monumentos da capital federal — foi apontada por uma auditoria

do Tribunal de Contas do Distrito Federal em 2013. O local era utilizado como estacionamento por pessoas que trabalham em prédios próximos, e um restaurante funcionava debaixo da estrutura. Por sorte, não houve vítimas.

Em Belo Horizonte, o desfecho foi diferente. Duas pessoas morreram, e outras 21 ficaram feridas depois que uma alça do viaduto Guararapes, na avenida Pedro I, desabou e atingiu um micro-ônibus, um carro e dois caminhões, em julho de 2014. O elevado ainda estava em fase de acabamento e tinha previsão de entrega para o fim daquele mês. Deficiências na fiscalização e no projeto foram apontadas como causas do desabamento parcial da estrutura.

RECORRÊNCIA

Outro drama já vivido pelos mineiros foi com a ponte sobre o Rio das Velhas, na BR-381, em Sabará, na região metropolitana da capital. Em abril de 2011, parte dela, no sentido Vitória (ES), cedeu, e as duas pistas precisaram ser interditadas. Antes que a demolição completa fosse feita pelo Departamento de Infraestrutura de Transportes (Dnit), no início do mês seguinte, a estrutura desabou. Como a área já estava interditada, ninguém se feriu. A nova ponte só foi liberada em setembro daquele ano. Nesse intervalo, motoristas eram obrigados a passar por desvios pela BR-040 em direção ao Nordeste brasileiro, ou pela BR-356, rumo ao Estado capixaba, aumentando a viagem em mais de 100 km.

TENSÃO NA BR-040

Estreito, sem divisão das pistas de sentidos contrários e erguido em curva, o viaduto Vila Rica, popularmente — e não à toa — conhecido como “viaduto das almas”, foi o local onde mais de 200 pessoas perderam a vida ao longo de 53 anos (de 1957, quando ele foi inaugurado, até 2010, quando, finalmente, foi desativado), em Itabirito, na região Central de Minas Gerais. O acidente mais grave, com 30 vítimas fatais, foi registrado em agosto de 1969: um ônibus não conseguiu atravessar a estrutura e acabou despencando dela. Em setembro de 1967, outra queda de coletivo resultou em mais 14 mortes. **(Com Agência CNT de Notícias e Agência Brasil) ●**



Reposição do volume facial

A maioria dos brasileiros atualmente se preocupa em manter uma aparência mais jovial. Não só as mulheres, mas também os homens. Devido a essa grande demanda da sociedade moderna, o que não cessa é a crescente lista de procedimentos médicos dermatológicos que podem proporcionar uma harmonização natural da face, postergando cada vez mais uma intervenção cirúrgica.

Um produto já consagrado, aprovado pelo FDA e também pela Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa), é o preenchedor de hidroxiapatita de cálcio. Totalmente biocompatível com a pele, é indicado para a reposição do contorno e do volume facial, bem como para o rejuvenescimento das mãos, devolvendo volume, elasticidade e mais viço a essas partes do corpo. Ele apresenta uma particularidade que o torna uma opção bastante atrativa e diferenciada, pois, além de preencher ou dar volume, ele estimula a produção de colágeno, oferecendo o efeito "lifting" tão desejado por esticar a pele.

Esse diferencial o coloca em vantagem em relação aos outros preenchedores para algumas indicações específicas, como remodelação do contorno mandibular e rejuvenescimento com volume das mãos, dando à pele tratada o benefício de melhora também de sua flacidez, com ganhos de firmeza e textura.

Sua aplicação é bem tranquila, realizada em consultório mesmo, apenas com anestesia local por meio de uma fina agulha ou de uma cânula nas camadas profundas da pele. Observa-se um efeito volumizador imediato, mas, ao longo dos meses, ocorre o estímulo da produção de colágeno natural da pele, propiciando resultados que duram mais de um ano. Pode haver leve edema ou inchaço, até mesmo pequenos hematomas e singela sensibilidade ao toque, mas que desaparecem logo nos primeiros dias.

As principais áreas de indicação da hidroxiapatita de cálcio são no contorno do rosto, nos terços médio e inferior da face e, sobretudo, no contorno da mandíbula e no sinal de "bulldog", que completa o "bigode chinês", numa linha que desce do canto dos lábios até a parte lateral do queixo.

Os padrões de beleza masculina e feminina têm se mostrado



Divulgação

com mandíbulas cada vez mais definidas, e esse efeito é atingido efetivamente com a hidroxiapatita de cálcio. Os resultados são muito satisfatórios.

As mãos também vão perdendo volume e elasticidade com o tempo, deixando tendões e veias mais visíveis, além da flacidez. A hidroxiapatita devolve facilmente o volume perdido e atenua a evidência das estruturas que dão aspecto de envelhecimento às mãos, além de melhorar visivelmente a elasticidade e a textura da pele.

Não há como contestar que a hidroxiapatita de cálcio tem seu lugar entre as várias opções de bons preenchedores disponíveis hoje no Brasil. O importante é ser bem indicado e bem aplicado por médicos capacitados para que o resultado obtido fique harmonioso e natural na face. 🧡

*Dra. Adriana Lemos CRM 32011 | Membro da Academia Brasileira de Dermatologia e da Sociedade Brasileira de Laser em Medicina e Cirurgia | Diretora Clínica e Administrativa da Clínica Yaga - Saúde, Beleza e Bem-Estar | adrianalemos.com | [@dra.adrianalemos](https://www.instagram.com/dra.adrianalemos) | adriana@yaga.com.br | yaga.com.br | [@clinicayaga](https://www.instagram.com/clinicayaga)

PRODUTOS

- NATURAIS
- INTEGRAIS
- ORGÂNICOS
- SEM GLÚTEN
- SEM LACTOSE
- LOW CARB
- SUPLEMENTOS
- GRANEL

LANCHONETE

- SALADAS
- MASSAS
- LANCHES
- SUCOS

Vem ser saudável!

@mercadoverde_naturais



manu
ela
d'al
cân
tara

Para a sua comodidade, temos DELIVERY.

31 3532.7547 • 97360.5585 

Av. Edméia Mattos Lazzarotti, 2610 - Ingá Alto - Betim/MG

FUNCIONAMENTO:

Seg à Sex de 8h às 19h

Sáb de 8h às 13h



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



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



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



FAÇA SEU RNTRC NO **SETCOM**

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

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

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



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

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

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

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