

ANO XIII • Nº 148

Agosto de 2016

Distribuição gratuita.

# entre. **VIAS**

a voz da estrada

## **ROUBO DE CARGA EM ASCENSÃO**

Crime está, cada vez mais, profissionalizado e violento

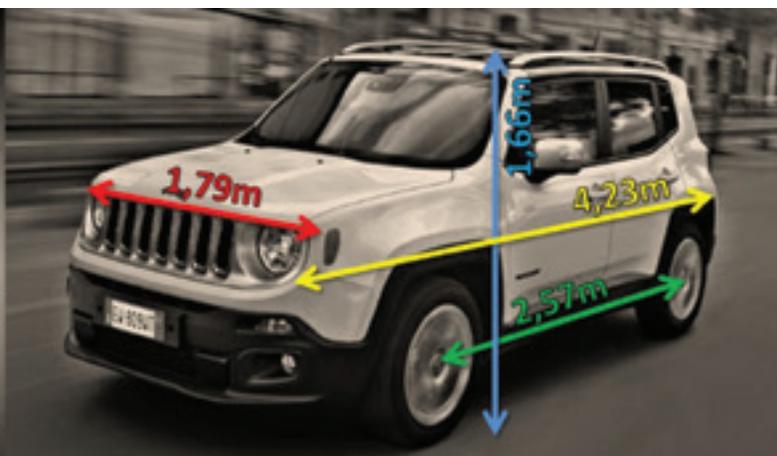
**Ciclistas convivem com desrespeito e imprudência de motoristas**

# **MOBILIDADE PREJUDICADA**



# JN MANUTENÇÃO DE CARRETAS

ABERTURA HIDRÁULICA MODIFICAÇÕES REFORMA EM GERAL



Fazemos todas adaptações necessárias para que as carretas cegonhas possam ficar aptas para transportar dentro dos padrões de medidas os novos carros da Fiat modelo Jeep e Toro.

Não perca seu tempo. Venha para a JN!

Assistência técnica:

Informações:

(31) 97579-0005



TRE/ EIXOS

(54) 9924-9004

(31) 3591-4720

jncarretas@hotmail.com

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

Rua Raimundo Marçal de Melo, 665, B. Paulo Camilo - Betim - MG  
(atrás do restaurante Porteira Velha)

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



fread.com.br

imagens meramente ilustrativas.



Inbound para a indústria automobilística



Outbound para a indústria automobilística



PDI Pre-delivery Inspection

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

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

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

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

**TEGMA**  
Gestão Logística

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



**DIRETOR-GERAL**  
Geraldo Assis

**EDITORA**  
Cristina Guimarães  
[cristinaguimaraes@assispublicacoes.com.br](mailto:cristinaguimaraes@assispublicacoes.com.br)

**REDAÇÃO**  
Cristina Guimarães,  
Patrícia Giudice, Iêva Tatiana  
e Vanessa Souza

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

**FINANCEIRO**  
Gisleny Lopes Assunção  
[financeiro.assispublicacoes@gmail.com](mailto:financeiro.assispublicacoes@gmail.com)

**FOTOS**  
Arquivo **Entrevias**

**REVISÃO**  
Daniele Marzano

**IMPRESSÃO**  
Gráfica Del Rey

**TIRAGEM**  
10 mil exemplares

**TODOS OS DIREITOS RESERVADOS**  
A reprodução total ou parcial de textos, fotos e artes  
é proibida sem autorização prévia.

**Entrevias** não se responsabiliza por textos opinativos assinados.  
"As opiniões expressas nos artigos assinados são de responsabilidade de seus autores.  
Informes publicitários são de responsabilidade das empresas que os veiculam,  
assim como os anúncios são de responsabilidade das empresas anunciantes."

**Entrevias**, por meio de um 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](mailto:contato@assispublicacoes.com.br)

**UMA PUBLICAÇÃO DA AUTOGESTÃO PUBLICIDADE E CONSULTORIA LTDA.**  
CNPJ: 02.841.570/0001-30  
Tel.: (31) 3593-0042  
(31) 98688-0614  
[contato@assispublicacoes.com.br](mailto:contato@assispublicacoes.com.br)

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



# Em favor da mobilidade, mas vulneráveis no trânsito

Diversas pessoas optam por um estilo de mobilidade que prioriza a sustentabilidade ambiental, forma econômica e dinâmica de se locomover. Os ciclistas dão exemplo de cidadania ao escolherem um tipo de mobilidade que respeita o meio ambiente, a sociedade, a vida. Contudo, não estão blindados por seu legado. Ao contrário: são vulneráveis em um ambiente pautado pela disputa de veículos mais potentes e velozes e por motoristas que não se preocupam com o próximo.

A reportagem de capa desta edição mostra ciclistas profissionais que – apesar de sua experiência – foram vítimas de acidentes covardes, que lhes trouxeram consequências. Também são apresentados caminhos para a harmônica circulação de veículos e bikes.

Outra matéria de destaque trata do roubo de cargas no Brasil. Infelizmente, apresentaremos boas notícias quanto esse tipo de crime, que se torna cada vez mais profissionalizado e violento, acabar ou ao menos reduzir.

Por outro lado, trazemos um estudo que revela que homens “pais” se envolvem em menos acidentes de trânsito, bem como orientações para mulheres grávidas na direção.

No âmbito das leis de trânsito, antecipamos as mudanças em diversas regras previstas para novembro.

Desejamos uma boa leitura! 📖

Edição 147



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



## 18 CAPA

*Ciclistas vivem entre a busca pela mobilidade e a falta de respeito no trânsito*

## 8 SAÚDE

*Conheça a doença que causa infertilidade masculina*

## 10 FIQUE DE OLHO

*Trânsito e gravidez: uma combinação que requer cuidados*

## 14 ESPECIAL

*Roubo de cargas não para de crescer no Brasil*

## 26 COMPORTAMENTO

*Estudo revela que pais são mais prudentes no trânsito*

## 28 VEÍCULOS

- Comércio de Arla sob suspeita
- Simulacros são aliados da segurança

## 32 LEGISLAÇÃO

*Vem aí: mudanças no Código de Trânsito Brasileiro*

## 34 FINANÇAS

*Defasagem de frete continua*

## 36 ESTRADAS

- Especialista defende aplicação de exame toxicológico em motoristas profissionais
- Lei do farol e suas implicações

## 40 FENACAT

*Diretoria da instituição permanece com trabalhos em defesa de associações*



# 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

# Varicocele causa infertilidade masculina

**Doença atinge entre 10% e 25% dos homens adultos jovens, mas tem tratamento**

O nome varicocele vem do grego "varicos" (varizes) e "cele" (bolsa), e a doença atinge de 10% a 25% dos homens, sendo a maior causa da infertilidade masculina. Mas há tratamento. Na entrevista a seguir, o médico Antônio Claudio Vilela, urologista, andrologista e cirurgião, fala sobre a doença.

**Entrevias: O que é a varicocele?**

**Antônio Claudio Vilela:** A varicocele é a dilatação anormal das veias do plexo pampiniforme testicular (da bolsa testicular). Existe uma associação direta entre varicocele e infertilidade masculina. A enfermidade acomete entre 10% e 25% dos homens. Sendo assim, é uma doença exclusiva do sexo masculino. Da mesma forma que as mulheres têm varizes nas pernas, os homens podem ter, mas neles elas ficam localizadas na bolsa escrotal. Em 80% a 95% dos casos, a varicocele ocorre no lado esquerdo, mas em 25% a 45% pode ser bilateral.

**EV: Como a doença se manifesta?**

**ACV:** Há três estágios: o grau 1 é basicamente assintomático; ninguém percebe nada. No seguinte, o homem começa a sofrer uma dilatação venosa, e o escroto fica diferente. Da mesma forma que, nas varizes dos membros inferiores, existem aquelas veias feias, como, ocorre, por exemplo, nas pernas das mulheres, na varicocele é a mesma coisa. No grau 3, há uma dilatação venosa na bolsa escrotal, e o tecido fica 100% diferente, como se existisse ali um enove-



Arquivo pessoal

lado de minhocas, principalmente do lado esquerdo. É uma patologia que, raramente, aparece na infância. O surgimento predomina nos adultos jovens (da adolescência aos 30 anos). Alguns sintomas são dores nos testículos, sensação de peso e um aumento "enovelado" (como se fosse um enovelado mesmo, inclusive denominado popularmente de "enovelado de minhoca").

**EV: Por que ela é a maior causa de infertilidade nos homens?**

**ACV:** Porque ela é muito comum e por atingir a bolsa escrotal. Na população de homens com infertilidade primária, é de 35% a 40%, enquanto, nos homens com infertilidade secundária, esse número sobe

para 70% a 80%, evidenciando o caráter progressivo da lesão.

**EV: Como tratar a doença? Ela tem cura?**

**ACV:** Os homens que têm a doença nos graus 2 e 3 podem operar. No grau 1, raramente há a necessidade da cirurgia. A cura é a cirurgia, e a melhor e mais eficaz técnica é a de microcirurgia, a qual reverte a varicocele em 99% dos casos.

**EV: Existem dados/percentuais significativos da doença registrados no Brasil?**

**ACV:** Infelizmente, no Brasil, não existe um estudo confiável, mas o pouco que temos é semelhante à literatura mundial, acometendo de 10% a 25% dos homens, em especial adultos jovens.

**EV: Alguma outra colocação pertinente ao tema?**

**ACV:** Todo homem, principalmente o adolescente e o adulto jovem, que tiver alguma dúvida em relação à sua bolsa escrotal deve procurar um urologista para fazer um exame. O diagnóstico é simples e feito basicamente com exame clínico. Descobrimo-se o problema em tempo hábil, pode-se evitar uma infertilidade e, até mesmo, uma atrofia dos testículos, pois a varicocele, com o tempo e se não tratada, pode causar uma atrofia testicular. Se o indivíduo notar qualquer coisa diferente, deve procurar o médico. E o que seria diferente? Dor, dilatação (como minhocas internas na bolsa escrotal), peso, incômodo... Vale a pena fazer uma avaliação com um especialista. Também homens adultos que estão há mais de um ano tentando a concepção com a parceira sem sucesso devem procurar ajuda para proceder a um espermograma e a outros exames que se fizerem necessários. ➔

## Garantir sua tranquilidade é nossa especialidade.

Oferecemos seguros pessoais, patrimoniais e empresariais em soluções adequadas às prioridades de cada cliente. Temos orgulho de atender mais de 15 mil empresas e 1,8 milhões de pessoas físicas. Atuamos em todo território nacional, com mais de 1.200 colaboradores e elevada qualificação do corpo técnico.

**Tudo isso faz da Brasil Insurance uma das maiores consultorias de seguros do país.**



Para mais informações, entre em contato:  
(31) 3596-0042/ 3594-5085  
[promove@promoveseguros.com.br](mailto:promove@promoveseguros.com.br)



**BrasilInsurance**  
Promove

Especialista em seguros. Todos eles.

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



**São Paulo**  
(11) 2632-4800

Matriz - Sede Própria  
Rua Matias Ferrão 33  
Vila Maria



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

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

### Filiais

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

# Dirigir ou não durante a gravidez?

## Estudo revela maior incidência de acidentes graves de trânsito após o quarto mês de gestação

**P**esquisa do "Canadian Medical Association Journal" revelou que grávidas têm 42% a mais de chance de envolvimento em acidentes graves de trânsito, risco que é intensificado após o quarto mês de gestação. O grupo de cientistas responsável pelo estudo associou o número ao estado de distração, somado às náuseas, ao cansaço e à ansiedade, fenômenos característicos da gravidez.

Frase muito comum no Brasil é que gravidez não é doença. Seria mais prudente as gestantes não conduzirem veículos? Segundo o ginecologista e obstetra Renato Augusto Moreira de Sá, diretor da Associação de Ginecologia e Obstetrícia do Estado do Rio de Janeiro, não há necessidade de impedir que as gestantes dirijam, mas ele orienta que elas o façam somente quando for muito necessário. Alguns cuidados são importantes para proteger a gestante, principalmente no início da gestação — quando há mais risco da ocorrência de náuseas, vômitos e desmaios.

De acordo com o obstetra, uma regra básica é nunca a mulher sentar ao volante se não estiver se sentindo bem. Outra sugestão é que ela nunca fique sozinha no veículo. Mesmo uma pessoa que não sabe dirigir pode ser importante para auxiliar se a gestante não se sentir bem ao volante.

Grávidas que têm problemas com pressão alta ou diabetes também estão mais sujeitas a passar mal e, por isso, deveriam evi-

Fotos: arquivo pessoal



“A direção requer atenção e temperança. Esse conselho serve também para a gestante. Não acredito que as alterações de humor que a grávida apresenta de maneira fisiológica possam ser atribuídas como fator de risco. Possivelmente, é um conjunto de fatores associados. Penso que o estresse, o desconforto abdominal e outros distúrbios da gestação citados anteriormente requerem mais atenção do que a instabilidade do humor.”

**Renato Augusto Moreira de Sá, médico**



## SOLUÇÕES SOB MEDIDA.

A Autoport oferece soluções sob medida a partir das necessidades de cada cliente. Como resultado, a empresa incorpora uma série de inovações tecnológicas em relação aos sistemas de transportes convencionais.

Fazem parte dessas novas tecnologias: sistema eletro-hidráulico de elevação, carregamento e acomodação de veículos, suspensão pneumática, entre outras. Confiança reconhecida pelos clientes.

Distribuição nacional de veículos 0 km • Operação portuária • Transporte de peças  
Gestão de pátios e armazenagem • Serviços automotivos (PDI - Pre Delivery Inspection) • Transporte de caminhões, chassis e ônibus sobre pranchas.



Estrada dos Alvarengas, 5600, Assunção,  
São Bernardo do Campo (SP)  
(11) 4342-2584 / 4357-8973

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



# SEMINOVOS

A Transpedrosa está disponibilizando para a Venda:

## Volvo FH 440 I-Shift 6x2

Ano 2010 com aproximadamente  
400.000 Quilômetros;

## Scania P340 6x2

Ano 2010 aproximadamente  
500.000 Quilômetros;

## MB Axor 2544 6x2

Ano 2010 aproximadamente  
400.000 Quilômetros;

## Scania P340 4x2

Ano 2010 aproximadamente  
320.000 Quilômetros.

Contato: (31) 98476-7782, falar com Azis.

Ou no e-mail: [seminovos@transpedrosa.com.br](mailto:seminovos@transpedrosa.com.br)

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



tar a direção. “À proporção que a gravidez avança e o útero fica maior e mais perto do volante, o risco de que ele seja afetado em caso de acidente é maior. Portanto, no fim da gravidez, o ideal é não dirigir”, adverte.

O ventre da mãe é extremamente seguro para o bebê. O líquido amniótico que o envolve dispersa a pressão em caso de trauma. Aquelas mulheres que possuem o volume de líquido (oligoidramnia) reduzido têm seus bebês mais expostos. No entanto, no fim da gestação, de qualquer maneira, é perigoso por conta da proximidade do volante. O ideal seria não dirigir depois de 36 semanas de gestação.

### HORMÔNIOS E ATENÇÃO ALTERADOS

Estudo inédito feito pelo Instituto de Transportes da Virgínia Tech mostrou que dirigir em estado emocional alterado aumenta em quase dez vezes os riscos de colisões. Entre as emoções listadas pelos pesquisadores como as de mais risco estão a raiva, a agitação e a tristeza. E as mulheres grávidas sofrem uma série de mudanças de comportamento/humor durante a gestação, segundo atesta Moreira de Sá.

Conforme ele afirma, qualquer pessoa que esteja com seu humor alterado não deve dirigir. “A direção requer atenção e temperança. Esse conselho serve também para a gestante. Não acredito que as alterações de humor que a grávida apresenta de maneira fisiológica possam ser atribuídas como fator de risco. Possivelmente, é um conjunto de fatores associados. Penso que o estresse, o desconforto abdominal e outros distúrbios da gestação citados anteriormente requerem mais atenção do que a instabilidade do humor”, defende.



“Realmente, quando a gente está grávida, fica muito distraída. Eu senti bastante isso. Parece que você está no mundo da lua. Eu tinha um aplicativo que dizia, a cada semana, o que acontecia na gestação. Bem na semana em que o aplicativo alertou que eu ficaria mais distraída do que o normal eu bati meu carro.”

**Michele Ibanez, jornalista**



*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



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

## QUAIS CUIDADOS ESPECIAIS A GESTANTE DEVE TER AO DIRIGIR?

Conheça as orientações do ginecologista e obstetra Renato Augusto Moreira de Sá:

- 1** Use cinto de segurança corretamente. As mulheres grávidas devem utilizar o cinto com a parte do ombro posicionada sobre a clavícula (entre o pescoço e a parte superior de seu braço) e a porção ventral colocada sob o abdômen e em toda a parte superior das coxas, o mais baixo possível nos quadris - nunca acima da barriga ou sobre ela. Não se deve pôr o cinto atrás do braço ou em sua parte traseira. A mulher precisa se sentar contra o assento com o mínimo de folga no cinto de segurança. Isso irá minimizar o movimento para frente em um acidente.
- 2** Sempre que possível, a gestante deve optar para ser um passageiro, especialmente com a evolução da gestação, quando o útero fica mais perto do volante. O banco traseiro central é o local mais seguro do veículo, sobretudo se esse assento tiver um cinto de três pontas.
- 3** A mulher grávida precisa se manter afastada do volante. Sempre que possível, deve colocar o banco o mais para trás possível e tentar incliná-lo ligeiramente para longe do volante. É necessário que ela se posicione pelo menos a 30 cm a partir do volante e que se certifique de que o volante esteja inclinado em direção ao peito, e não ao abdômen. Isso permitirá que o *airbag* funcione corretamente. O banco traseiro central (ou o assento do meio centro em uma van) é o local mais seguro do veículo. Por isso, se esse assento tiver um cinto de ombro-colo, essa deverá ser a opção adotada pelas grávidas.

A jornalista Michele Ibanez, de 35 anos e mãe de João, de 3, acredita na pesquisa do "Canadian Medical Association Journal". Ela dirigiu até o último dia de gravidez, mas sentiu sua percepção alterada em vários momentos. "Realmente, quando a gente está grávida, fica muito distraída. Eu senti bastante isso. Parece que você está no mundo da lua. Eu tinha um aplicativo que dizia, a cada semana, o que acontecia na gestação. Bem na semana em que o aplicativo alertou que eu ficaria mais distraída do que o normal eu bati meu carro. Foi no shopping, em um momento de muita desatenção, uma coisa que eu nunca tinha feito. Eu subi no meio-fio, raspei toda a lateral do meu carro num pilar porque eu virei para o lado. Estava desatenta, olhando para alguma coisa. Então, eu acredito que as mulheres grávidas mudam seu comportamento na direção e, sim, podem causar acidentes", reforça. 📍

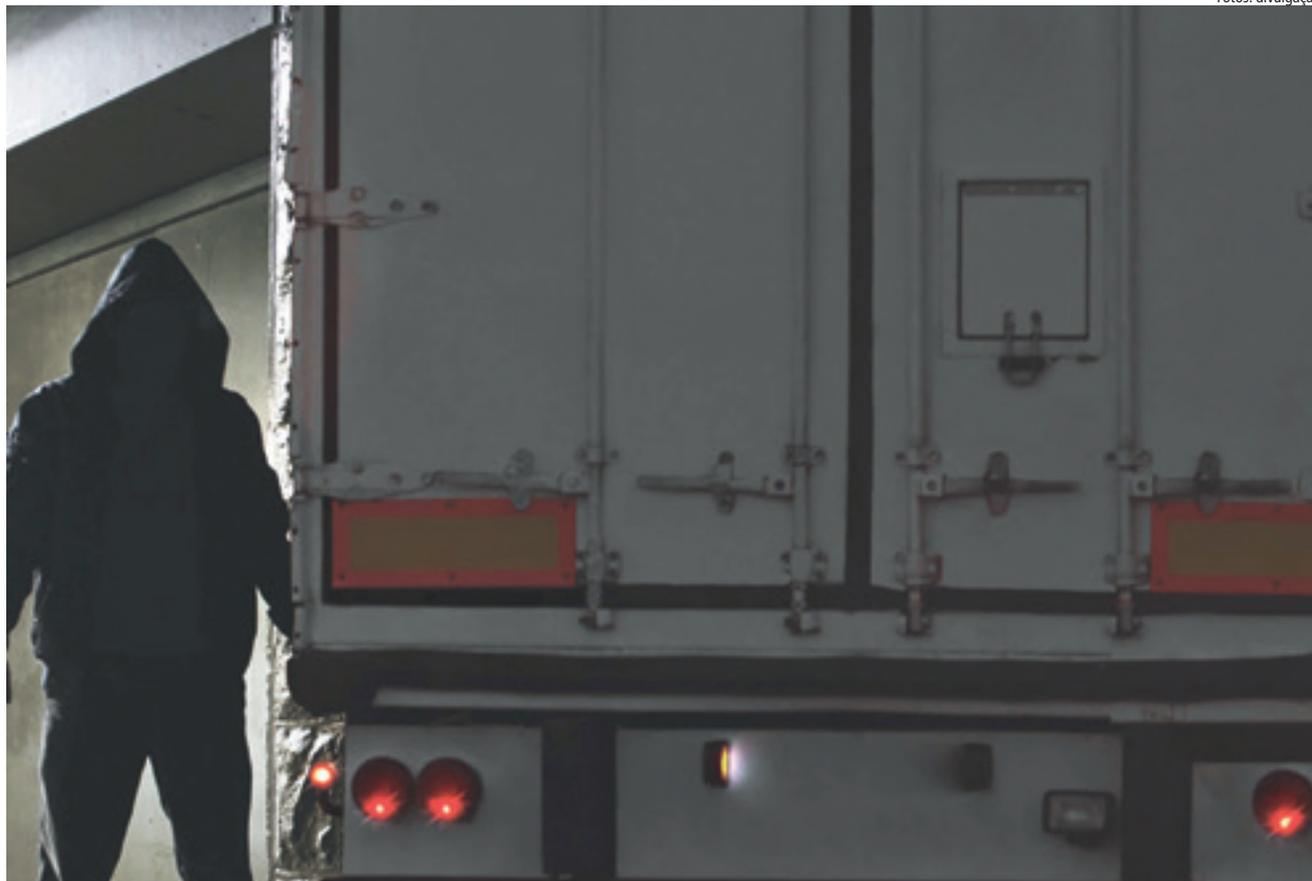
# TUDO O CENTRO DE

# BETIM NA MESMA

# SINTONIA

Direção artística: Márcio Freitas

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



# Crime crescente

**Número de roubos de cargas aumenta 10% no Brasil; novamente, região Sudeste protagoniza como palco desse tipo de crime**

**N**ovo levantamento apresenta um crescimento estimado de 10% dos casos de roubos de cargas em 2015 quando comparados com o ano anterior. Foram 17.500 ocorrências em 2014, contra 19.250 em 2015, com um prejuízo recorde em valores de R\$ 1,12 bilhão somente neste último ano.

Recentemente lançado, o estudo, realizado pela NTC&Logística, monitora o comportamento desse tipo de crime no Brasil a partir de dados informados pelas secretarias de Segurança dos Estados, pelas empresas do mercado segurador, pelas gerenciadoras de riscos, pelas transportadoras e por outras fontes.

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

O levantamento mostra que, entre as cargas mais visadas, houve diminuição no roubo de produtos metalúrgicos e aumento exponencial de roubo de bebidas, de todos os tipos, principalmente no Rio de Janeiro.

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

## **MODUS OPERANDI**

Ao lado da evolução das ocorrências de roubos de carga está a profissionalização das quadrilhas. O responsável pela sondagem, o assessor de segurança da NTC&Logística, coronel Paulo



Retífica Nossa Senhora Aparecida

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

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

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

# TRANSPORTAR AGORA É SINÔNIMO DE ECONOMIA

UM TRICICLO CARREGADO DE VANTAGENS.



BAIXO CUSTO  
DE MANUTENÇÃO



ÚNICO TRICICLO  
HOMOLOGADO NO BRASIL



PRODUZIDO NO BRASIL



25 KM/LITRO

CONSULTE CONDIÇÕES  
DE PAGAMENTO NA CONCESSIONÁRIA.

Av. das Américas, 907 - Centro - Belo Horizonte  
[www.triciclosbandeirantes.com.br](http://www.triciclosbandeirantes.com.br)

VENDAS

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

Ligue e agende uma visita



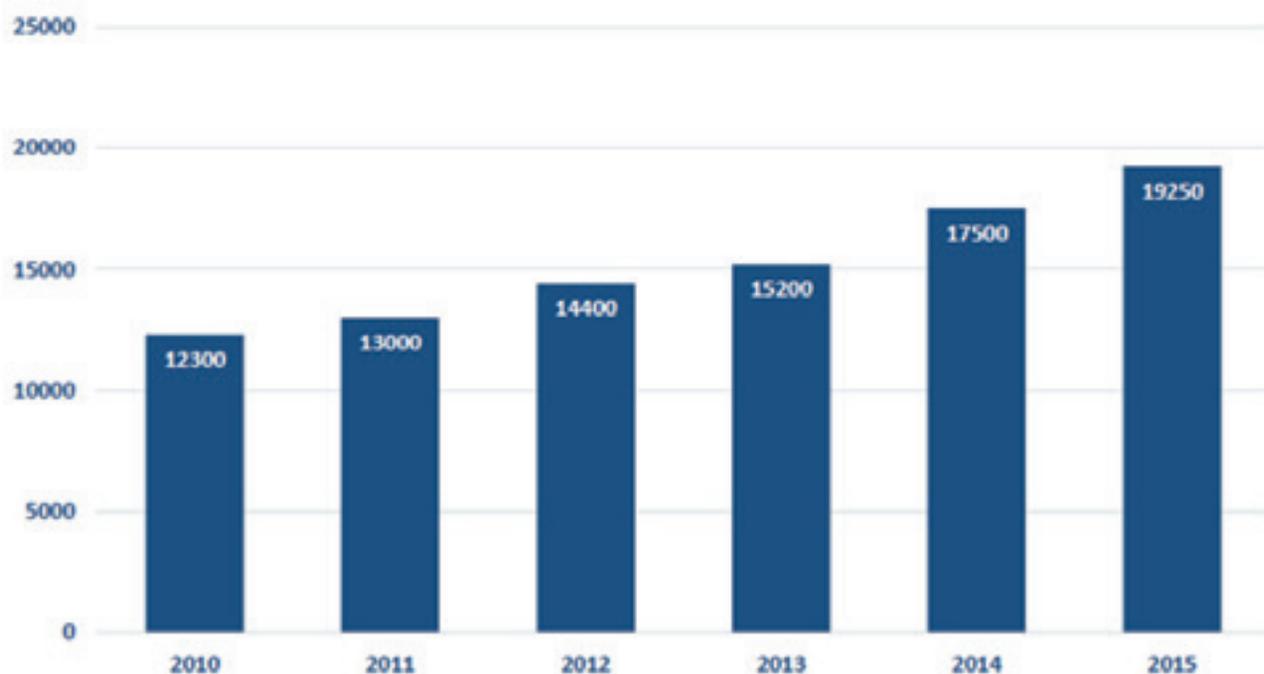
Veículo aprovado pelo CONTRAN e DENATRAN, podendo ser empregado em qualquer cidade do Brasil.



**motocar**  
Bandeirantes TRICICLOS

## ROUBO DE CARGAS - BRASIL

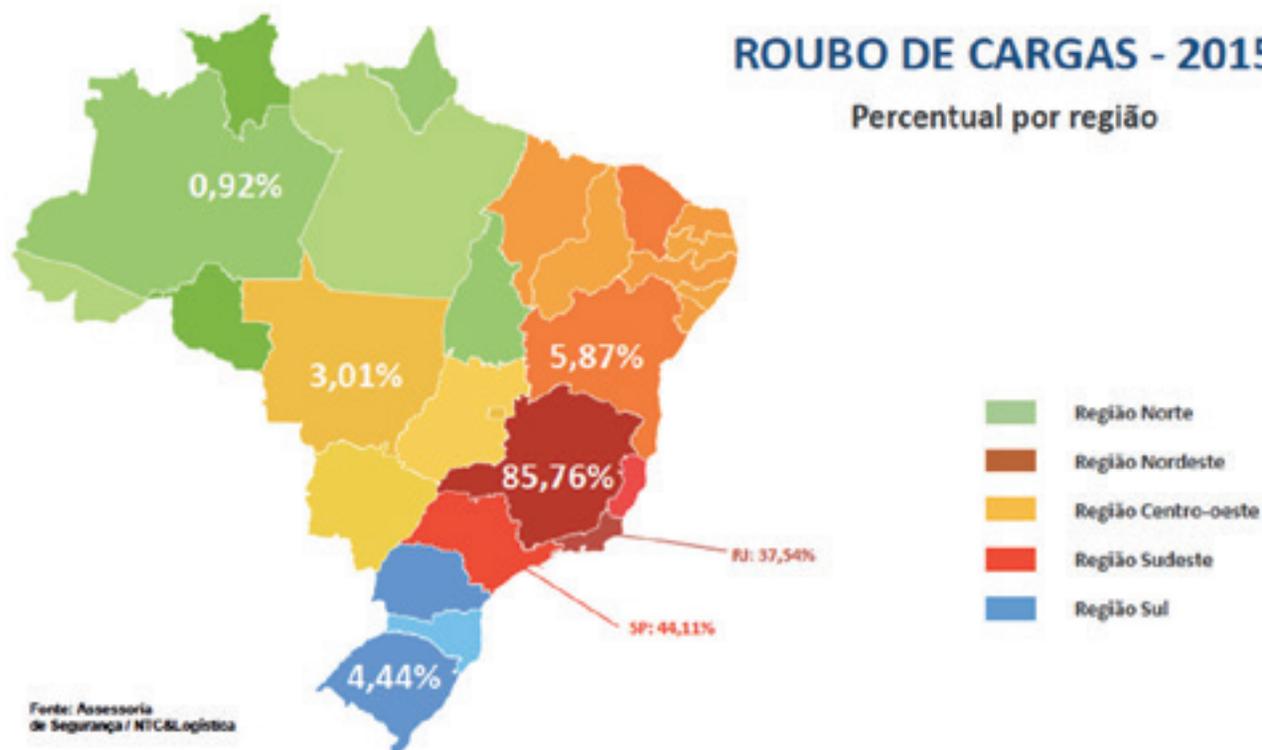
### Evolução anual – Ocorrências



Fonte: Assessoria de Segurança / NTC

## ROUBO DE CARGAS - 2015

### Percentual por região



Fonte: Assessoria de Segurança / NTC&Logística

Roberto de Souza, ressalta que os crimes são arquitetados por quadrilhas organizadas, com grande estrutura de elementos e armamento.

Em áreas urbanas, a abordagem ocorre quando o veículo está parado ou no semáforo ou no ponto de entrega. Em algumas vias de maior velocidade (como as marginais), há o emparelhamento do carro de assalto com o carona apontando uma arma – este chega a colocar o corpo para fora – em direção ao motorista, com o automóvel em movimento. Esse tipo também acontece em rodovias. Outra situação é a abordagem de escoltas e do veículo que transporta a carga. Existem ainda o encaixotamento do caminhão por carros, que o obrigam a parar ou a reduzir a velocidade, e a colocação de objetos na pista para, da mesma maneira, forçar o condutor a parar ou a reduzir a velocidade, momento em que o assalto é executado. “Em rodovias, diminuí muito a abordagem de caminhões parados, como acontecia em postos de combustíveis e em pontos de parada à noite. As quadrilhas aprimoraram suas técnicas operacionais, e os assaltantes estão cada vez mais experientes. Eles observam trocas de turnos e perfis, estudam o tipo de arma a ser utilizado, colocam bloqueadores de rastreamento, planejam-se e executam. No crime organizado, o planejamento está muito presente”, analisa o coronel.

Ele completa que a resposta da polícia de combate ao crime também evoluiu,



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

**Cel. Paulo Roberto de Souza**



assim como a das empresas na prevenção. Contudo, a implementação de ações por parte das transportadoras depende de seu poder econômico. “O problema mais preocupante é a fragilidade de nossas leis. Nosso arcabouço jurídico tem penas muito brandas para aqueles que participam desse tipo de crime. Os praticantes do ato têm a sensação de impunidade, e os receptadores de cargas não são atingidos. Existe uma perspectiva positiva no combate ao roubo de cargas com a regulamentação da Lei Complementar nº121/2006. Com o decreto nº 8.614/2015, que estabeleceu a criação do Comitê Gestor, o Sistema Nacional de Prevenção, Fiscalização e Repressão ao Furto e ao Roubo de Veículos e Cargas já tem um ponto de partida. Esse comitê será responsável por marcar reuniões, estabelecer diretrizes e integrar os organismos em todos os Estados. Nós entendemos há anos que, apenas com ações integradas, teremos uma atuação efetiva no combate ao roubo de cargas. E estamos otimistas com a movimentação no Ministério da Justiça nesse sentido”, concluiu. ➔

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

Fonte: Dados compilados pela NTC&Logística



# Quando a imprudência interrompe a liberdade

**Praticantes do ciclismo tornam-se vítimas da falta de respeito de motoristas**

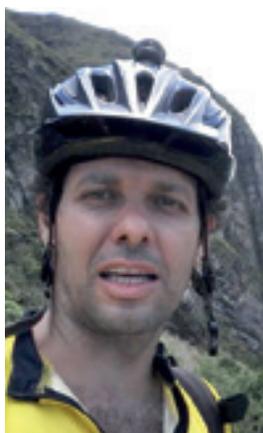
**P**ara trabalhar, para passear, para garantir a sustentabilidade do planeta, por ser uma prática e/ou um transporte mais econômico. Independentemente da motivação, ciclistas concordam que a “magrela” é uma importante companheira, que proporciona liberdade, contribui para as saúdes física e mental do usuário, garante a preservação do meio ambiente e é aliada da mobilidade urbana.

No Brasil, na década de 2010, iniciou-se um movimento de

ter mais bicicletas nas ruas. Era uma ação simples e direta: ciclistas experientes levavam iniciantes para pedalar na cidade de São Paulo. Com o passar do tempo, foram surgindo mais pessoas dispostas a colocar ciclistas de forma segura nas ruas. Nesse momento, veio o Bike Anjo. O grupo de São Paulo criou uma plataforma virtual para facilitar a comunicação de quem queria começar a pedalar e dos voluntários. Desde então, ganhou o Brasil com pessoas, método e conteúdo diferentes, mas com um ob-



**Felícia e Annibal foram vítimas da imprudência de motoristas enquanto praticavam a atividade de forma correta**



jetivo central: mobilizar cada vez mais gente por meio da bicicleta para tornar o espaço público um ambiente chamativo, seguro e agradável para os ciclistas.

Tal expansão, no início de 2014, colocou em movimento mais de mil “bikes-anjo” em quase 200 cidades do país, e, com isso, começou-se a se organizarem atividades que pudessem aumentar ainda mais seu alcance. Mas, infelizmente, junto com o crescimento do uso da bicicleta por diversos objetivos, está a ampliação do número de ciclistas vítimas de acidentes.

A quantidade de vítimas fatais de acidentes de trânsito no Brasil tem se mostrado elevada, tendo passando de 35.281 em 1996 para 42.844 em 2010, o que retrata um aumento de 21,4% no período. As vítimas ciclistas, em 1996, representavam 0,9% desse total (326 óbitos). Em 2010, elevaram-se para 1.513 (3,5%), correspondendo a 364% de crescimento no período.

O engenheiro Annibal Theotonio Baptista Neto, de 47 anos, materializa a estatística. Desde criança, o ciclismo fez parte de sua vida. Recentemente, ele estava em uma ciclovagem com um amigo e, após oito dias pedalando, num percurso de mais de 500 km, no último dia, quando ambos partiram para destinos finais diferentes, aconteceu um acidente. “Passei por uma cachoeira em Morro do Pilar e segui em direção a Cardeal Mota, na Serra do Cipó. Pouco depois do Juquinha (ponto turístico famoso na região), fui pego de surpresa em um choque por trás. Creio que saí da estrada e perdi a consciência. Depois de algum tempo, eu me vi deitado, mas não conseguia ficar de pé. Cheguei a dar sinal para carros que passaram pela estrada, mas nenhum deles teve condições de me avistar, uma vez que, com o choque, saí da estrada, e a vegetação, provavelmente, me encobriu”. Apesar da perda da consciência, Annibal buscou se tornar visível e se lembra de um homem falando ao celular a respeito de uma ambulância.

Atualmente, Annibal está em tratamento, no qual deve permanecer nos próximos meses. Mas, mesmo assim, o esportista pretende continuar com a atividade: “Sou ciclista – inclusive urbano. Passo alguns apertos no trânsito de Belo Horizonte e acho que a ausência de educação no trânsito é o maior empecilho para a utilização da bike como meio de transporte. Por isso, deixo uma mensagem ressaltando mais respeito com a vida”.

A recepcionista Felícia Oliveira, 50 anos, também teve o “pedal” interrompido pela imprudência. Há dois anos, quando treinava na orla da lagoa da Pampulha, uma motorista entrou na contramão da via em que ela estava e a atingiu, levando-a bater em outro carro. “Tive fraturas no rosto e no corpo, e minha voz e meus dentes estão comprometidos até hoje. Eu estava no auge de minha forma física e madura no esporte e, com o acidente, tive que mudar toda a minha vida. Todos os dias são de superação agora”, relata. ➔

## JUSTIÇA

Felícia e Annibal estavam devidamente equipados. Ela não acionou a motorista que causou o acidente para reparação de seus danos físicos – despesas hospitalares e odontológicas – e materiais (sua bike era última geração). Annibal conta com a ajuda de colegas com o objetivo de apurar quem o machucou. “O ciclista pode recorrer à Justiça para solicitar seus direitos contra o Estado e contra motoristas que provocam acidentes. Toda e qualquer alegação deve associar a dinâmica do acidente (a forma como ocorreu) ao descumprimento de regras de circulação”, explica Marcelo José Araújo, advogado e ex-presidente da Comissão de Trânsito, Transporte e Mobilidade da Ordem dos Advogados do Brasil – Seção Paraná.

Araújo conta que é difícil mensurar o número de ações na Justiça imputadas por ciclistas, mas, com certeza, ele está muito aquém da quantidade de acidentes que ocorrem diariamente. “A premissa principal do Código de Trânsito no que tange à circulação de bicicletas e ciclistas é o ‘Princípio de Proteção’: veículos de maior porte são responsáveis pela segurança dos menores; os motorizados em relação aos não motorizados; e todos pelo pedestre. O ciclista engloba o porte frágil e a tração humana. Portanto, nessa pirâmide, o pedestre é a parte mais frágil”, diz.

O especialista ressalta que o “Princípio de Proteção” não afasta a responsabilidade de o ciclista cuidar de sua própria segurança, devendo ele não se expor a riscos desnecessários. “Apesar de o ciclista também ser passível do cometimento de infrações, ainda não foram encontradas formas de cobrar multa dele, assim como do pedestre”.

## ARCABOUÇO LEGAL

Foi na segunda metade dos anos 1970 – ainda sob o efeito da crise do petróleo e observando-se os movimentos de retomada da bicicleta na Europa – que o governo federal brasileiro fez os primeiros investimentos e divulgações para a necessidade da implementação de políticas de mobilidade por bicicleta, a partir do Grupo Executivo de Integração da Política de Transportes. Desse esforço, no início dos anos 1980, foram criados cinco volumes de um manual para o planejamento e o desenvolvimento cicloviário – até então inédito no Brasil.

Apesar dessas iniciativas, a lei que regia a circulação de veículos em território nacional (o Código Nacional de Trânsito, Lei 5.108) até 1997 carregava muitos equívocos relacionados à bicicleta: não reconhecê-la como um veículo dotado de características próprias e associá-la a motocicletas e a veículos de tração animal são alguns deles. Outra inadequação, muito comum ao se verificar o comportamento de ciclistas nas cidades, era a ausência de regramento para a circulação de bicicletas. Isso acarretou, por exemplo, a convenção da contramão como sentido natural da circulação de bicicletas, gerando muitos conflitos.

A nova versão do Código de Trânsito Brasileiro (Lei 9.503), promulgada em 1997, foi então um marco para o reconhecimento da bicicleta como veículo, incorporando algumas de suas especificidades e imputando a correta hierarquia de prioridades na circulação a partir das relações de força no trânsito.



## ITENS OBRIGATÓRIOS

Existem diversos itens e acessórios que protegem o ciclista. Alguns são obrigatórios e outros são recomendados. Conheça os principais:

### Itens obrigatórios de acordo com o Código de Trânsito Brasileiro



#### ▲ Sinalizações Noturnas Refletivas

Aumentam a visibilidade do ciclista, principalmente à noite. Devem ser:

- Brancas na dianteira
- Vermelhas na traseira
- Amarelas ou brancas nos pedais e nas laterais

**Obs.:** mantenha os refletores sempre limpos para que possam refletir a luz.

▲ **Campainha ou buzina**  
Auxilia a identificar a bicicleta no trânsito, alertando motoristas, pedestres e outros ciclistas.

▲ **Espelho Retrovisor**  
Deve ser colocado pelo menos do lado esquerdo da bicicleta, permitindo que o ciclista visualize o que acontece atrás dele. O equipamento deve ser de plástico para evitar acidentes.

Fonte: Cartilha do Ciclista (Ministério das Cidades)

Por sua vez, a Constituição Federal de 1988 garantiu o direito de ir e vir em todo o território nacional e passou a obrigar, para municípios com mais de 20 mil habitantes, a elaboração de um Plano Diretor Estratégico. Isso fez com que os sistemas de circulação, trânsito e transporte das cidades tivessem que dialogar cada vez mais com o planejamento urbano, a ordenação territorial e os planos de habitação, uso e ocupação do solo.

Em 2001, foi criado o Estatuto da Cidade (Lei 10.257), que regulamenta esses instrumentos urbanísticos previstos na Constituição. Entre as inovações, ele estabelece uma agenda de participação social e passa a exigir, de municípios com mais de 500 mil habitantes, a elaboração de planos de transporte – incluindo a política de mobilidade urbana como um dos instrumentos de desenvolvimento urbano.

Bem mais recente é a Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei 12.587), aprovada em 2012. Ela reforça a correta priorização dos modos ativos e coletivos de transporte e ainda estabelece prazos para que as cidades que têm acima 20 mil habitantes elaborem seus planos de mobilidade.

## DESCOMPASSO ENTRE AS LEIS E SUA APLICAÇÃO

O arcabouço legal ainda não garante a implementação de um sistema cicloviário nos municípios brasileiros. Levantamento da Associação Nacional de Transportes Públicos com base no ano de 2012 mostra que o transporte individual motorizado em todo o Brasil ainda consome cerca de 80% dos recursos de mobilidade urbana.

Belo Horizonte, por exemplo, possui em torno de 2,4 km de ciclovias para cada 100 mil habitantes. Em 2014, ciclistas e prefeitura fizeram oficinas para identificar as rotas em que os ciclistas tinham costume de passar: as ciclorrotas. Os resultados ainda estão sendo analisados para, em seguida, virarem projetos urbanísticos.

Desde 2006, a capital mineira conta com um programa de mobilidade por bicicleta, o Pedala BH, que iniciou a implantação de ciclovias em 2011. Na época, o programa era exclusivamente governamental e sem a participação da sociedade civil. Por conta da insatisfação dos cidadãos com esse processo unilateral, após várias participações em audiências públicas, a elaboração de um relatório de avaliação de ciclovias, a implementação de ações de controle social e inserções midiáticas com caráter de denúncia, foi criada uma arena para a construção coletiva entre poder público (prefeitura/BHTrans) e pessoas interessadas no desenvolvimento da política pública de mobilidade urbana por bicicletas: o GT Pedala BH.

Esse grupo de trabalho se reúne há anos para tentar superar os desafios de promover o uso da bicicleta em uma cidade com alto índice de veículos motorizados individuais (carros e motocicletas).

Recentemente, o grupo recebeu retorno do prefeito de Belo Horizonte, Marcio Lacerda, em que ele reconhece a legitimidade das demandas defendidas e indica que implantará mais 19 km de novas ciclovias e realizará a manutenção de outros 10 km. Também prometeu instalar os 400 paraciclos doados à prefeitura pela iniciativa privada.

## PEDALAR SEMPRE... AVANTE!

Não existe uma receita pronta para incluir efetivamente, com segurança e conforto, a bicicleta na mobilidade urbana. Os municípios brasileiros possuem características geográficas, demográficas, históricas e econômicas diferentes, cabendo a cada qual medidas específicas.

Entretanto, com base na experiência adquirida internamente e nos bons exemplos estrangeiros, e considerando-se a necessidade da implementação de políticas transversais e multissetoriais para o Brasil pedalar mais e melhor, em linhas gerais, são necessários incentivos aos trabalhadores de forma geral para utilizarem a bicicleta como meio de transporte e para a oferta de bicicletários adequados.

No que se refere à cadeia produtiva da bicicleta, os fabricantes devem oferecer garantia de qualidade, durabilidade e segurança das “magrelas”, bem como de seus componentes e

## ITENS OPCIONAIS

Itens opcionais que garantem mais segurança ao ciclista.



### 4 Luzes adicionais e Refletivos

Acréscimo refletivos na bicicleta, na mochila e no capacete. Os mais recomendados são as luzes de LED que piscam, iluminam o caminho e tornam o ciclista mais visível, principalmente à noite.

### 5 Capacete

Utilize sempre um capacete de boa qualidade. Apesar de não ser um item obrigatório, ele é fundamental para proteger o ciclista em caso de queda.

### 6 Colete Refletivo

Ajuda a identificar o ciclista, principalmente à noite.

### 7 Presilhas

Prendem a barra da calça para que não enrosque na corrente. As refletivas ainda ajudam na visualização do ciclista.

### 8 Para-lama

Protege a roupa de respingos.

### 9 Cadeados/ Travas/ Cabos

São úteis para garantir a segurança das bicicletas quando estão estacionadas.

### 10 Porta-garrafa

Hidratação é fundamental para quem pratica qualquer atividade física.



Fonte: Cartilha do Ciclista (Ministério das Cidades)

acessórios, além de produtos acessíveis a todas as camadas socioeconômicas.

A população poderia reduzir o uso dos veículos automotores individuais para os casos de necessidade, cumprimento da legislação de trânsito e respeito à prioridade dos ciclistas e dos pedestres no trânsito. E, paralelamente, o poder público teria de aumentar a participação da bicicleta na mobilidade urbana, para reduzir o número de mortes de ciclistas no trânsito, contando, para isso, com ampla atuação social; promover o acalmamento geral do trânsito e construir infraestrutura cicloviária suficiente e com qualidade, visando ao conforto dos ciclistas, integrando-a às demais modalidades de transporte urbano; desonerar a cadeia produtiva da bicicleta e de seus acessórios; criar facilidades para a aquisição do veículo e implantar, na estrutura administrativa, setores para a gestão da mobilidade ciclística, associando-a a políticas educativas e fiscalizatórias. Todas essas ações alterariam a cultura da mobilidade urbana.

“As regras de trânsito têm por finalidade estabelecer a forma de convivência e o compartilhamento do espaço público entre todos os ‘atores’ do trânsito (veículos e pedestres). O respeito às

normas de convivência culmina no atingimento da segurança. O grande desafio é fazer com que as regras sejam respeitadas, e os instrumentos são a educação e a punição. São fatores de mudança de comportamento. Especificamente em relação à circulação de bicicletas, as prefeituras, de forma geral, têm demonstrado maior preocupação com ciclovias e ciclofaixas, e, entre outros fatores, a Lei de Mobilidade Urbana também estabelece o objetivo de estimular a migração do veículo individual motorizado (automóvel) para o individual não motorizado (bicicleta) e para o coletivo motorizado. Não adianta depositar a responsabilidade apenas no poder público, cujo ideal nunca será atingido, apenas o possível, e digo isso por ter sido secretário municipal de Trânsito de Curitiba. Cada um tem sua parcela de responsabilidade”, ressalta o advogado Marcelo Araújo.

## CIRCULAÇÃO SEGURA

Há várias razões para pedalar na mão correta, e todas elas visam à segurança. Um pedestre que vai atravessar a rua, naturalmente, somente olha para o lado de onde os carros vêm. Um veículo que vai entrar em uma rua ou sair de uma garagem ou



vaga de estacionamento, também. Eles não esperam encontrar uma bicicleta vindo na contramão. Um carro fazendo uma curva à direita também não espera uma bicicleta na direção contrária, ainda mais no lado de dentro da curva. Um motorista que estacionou e vai abrir a porta olhará só no retrovisor para ver se pode abri-la, sem ter motivos para olhar para a frente.

A velocidade com que o ciclista se aproxima de um carro é muito maior quando está na contramão por ela ser a soma das velocidades dos dois veículos. Por exemplo, a 20 km/h, e o carro a 40, o ciclista estará se aproximando dele a uma velocidade relativa de 60 km/h. O motorista terá bem menos tempo para reagir à sua presença e desviar. Se, nesse mesmo exemplo, o ciclista estiver no mesmo sentido do carro, a velocidade relativa entre ambos será de apenas 20 km/h.

Outro cuidado é com as portas dos carros parados. Muitos motoristas olham no retrovisor, procurando o volume grande de um carro, e acabam não vendo a "magrela" chegando, principalmente à noite. Por isso, o ciclista deve ficar a uma distância que seja suficiente para que uma porta que estiver se abrindo não o derrube. É preciso se manter a pelo menos um metro dos carros

parados, tentando-se imaginar até onde iria uma porta aberta. De preferência, o ciclista deve ocupar a faixa seguinte. Nem sempre é possível perceber uma pessoa dentro de um carro parado. Então, é melhor não arriscar.

O ideal é andar sempre pela direita. Em alguns casos, pode ser melhor usar a esquerda quando a via é de mão única, mas são raras as exceções. Andar pela faixa da direita é mais seguro por ser a área destinada aos veículos em menor velocidade.

O ciclista não deve se posicionar muito no canto, senão os carros tentarão passar na mesma faixa, mesmo não havendo espaço para fazer isso em segurança. O Código de Trânsito obriga os motoristas a passarem a 1,5 metro dos ciclistas, mas muitos não sabem disso ou não entendem a importância da distância de segurança.

Sinalizar as tomadas de decisão é: pedir ou dar passagem, avisar que o motorista pode passar quando se decidir esperá-lo e também quando entrar na frente (e esperar para ver se ele vai parar mesmo), além de preferir andar em cicloviás e em ciclofaixas. Em horários de pico, pode ficar mais difícil trafegar nas avenidas. Há pouco espaço sobrando, obrigando o ciclista a usar o corredor, e sempre há alguns motociclistas impacientes. Para piorar, quando o trânsito anda 100 m, os condutores de veículos tentam recuperar todo o atraso nesses poucos segundos, buzinando e acelerando atrás do ciclista, como se fosse ele o responsável pelo congestionamento.

A escolha da rota é um item relevante de segurança. Um exemplo é procurar ruas menores, que os carros evitam por precisarem parar a cada esquina em razão de lombadas, valetas ou muitos semáforos. É importante o condutor da bike não pensar no trajeto como se estivesse de carro: o que é ruim para os motoristas costuma ser bom para ele. Se não souber que caminho fazer, o ciclista deve procurar companheiros de 'magrelas' que sejam experientes no uso das ruas. Como regra, se a pessoa que estiver guiando a bicicleta sentir medo de pedalar em certa avenida, melhor não fazê-lo.

Também é importante não passar no sinal vermelho com a bike, pois pode aparecer um carro em alta velocidade na transversal. Tomar cuidado nas saídas à direita é essencial também. De vez em quando, um carro que está na segunda pista vira rápido porque se lembrou disso na última hora ou porque não o deixaram mudar de pista antes. Quando calcula se vai dar tempo, o motorista só analisa os carros que estão vindo, pressupondo que a bicicleta é muito lenta e que haverá tempo para passar à frente dela. Por isso, quando o ciclista vir que muita gente vira em algum lugar à direita, ele deve sinalizar com a mão que seguirá em frente e se certificar de que nenhum carro vai virar mesmo assim.

Outras atitudes que o condutor da bike deve evitar são fazer zigue-zague, entrar sem olhar numa avenida e mudar de pista sem sinalizar, ainda que o motorista mais próximo esteja lá atrás. ➔



# Dieta HCG: mitos e verdades

A obesidade é uma doença crônica mundial, e seu controle é um dos grandes desafios da saúde pública e da medicina atual. Reconhecer que a obesidade não depende somente de dieta e de atividade física, já que os fatores causais são amplos e complexos, é a chave do sucesso no tratamento dessa doença.

Frente a recursos tão restritos para a condução da perda de peso, o hormônio HCG (Gonadotrofina Coriônica Humana) como ferramenta no combate à obesidade tem sido cada vez mais reconhecido nas principais clínicas médicas.

O uso do HCG para o tratamento da obesidade foi introduzido pelo doutor Albert Simeons, que observou que pacientes com distúrbios urológicos tratados com HCG tiveram uma melhora considerável do contorno do corpo e redução da gordura corporal. De 1950 a 1970, doutor Simeons desenvolveu o Protocolo HCG, e seus estudos ficaram registrados no livro "Pounds & Inches" (em português, "Pesos & Medidas").

A dieta HCG surgiu então como uma ponte entre a obesidade e o emagrecimento para aqueles pacientes que não têm indicação ou não estão dispostos a se submeterem à cirurgia bariátrica e já tentaram dietas, exercícios físicos e o uso de medicamentos tradicionais, todos sem sucesso. O HCG é recomendado como coadjuvante no tratamento contra a obesidade, aliado a uma dieta de baixa caloria, por um período que não pode exceder 40 dias. Esse hormônio envia ao cérebro uma mensagem (semelhante à que é ativada nos três primeiros meses de gestação) para o organismo começar a poupar proteínas estruturais e músculos, garantindo que o aporte necessário de energia seja obtido pelo recrutamento e pela queima de gordura visceral.

## O hormônio HCG emagrece.

Mito! O uso isolado do hormônio HCG não emagrece. O que emagrece é o Protocolo HCG, por meio do qual se utiliza o hormônio associado a uma dieta restritiva de 500 calorias por um período mínimo de 20 dias e máximo de 40 dias.

## Uma dieta de 500 calorias emagreceria qualquer um, mesmo sem o uso do hormônio HCG.

Verdade! Uma dieta de 500 calorias está abaixo da Taxa Metabólica Basal (TMB). Logo, tem efeito emagrecedor independente do uso do hormônio. Mas aí é que se encontra o x da questão: o HCG é capaz de modular a perda de gordura e a fome, itens essenciais no emagrecimento saudável.

## Entenda:

É praticamente impossível fazer uma dieta tão restritiva sem a ajuda do hormônio devido aos efeitos colaterais: fome, fraqueza, letargia, dificuldade de concentração, entre outros. Mas, com

a utilização do HCG, é possível modular essa fome, pois a energia necessária para complementar a dieta de 500 calorias é retirada da reserva do organismo (gordura). Assim, o indivíduo sente vontade de comer (apetite), mas consegue finalizar todo o protocolo sem fome, com disposição para manter inalterada sua rotina de trabalho, sem prejuízos para a concentração, a memória e o rendimento.

Emagrecimento saudável não é uma questão de perder peso na balança, é mudar a composição corporal, estimulando a manutenção da massa magra (músculos) e a perda da gordura corporal. A função do hormônio HCG é exatamente esta: modular o emagrecimento. Sem o hormônio, uma dieta tão restritiva resultaria em perda de proteínas essenciais ao organismo. Com o hormônio, o indivíduo perde exatamente a gordura inflamatória, a mais maléfica à saúde e a mais difícil de ser eliminada.

## A dieta HCG realiza uma mudança de hábito de vida e a reeducação alimentar.

Mito! A dieta HCG serve apenas como um gatilho inicial no processo de emagrecimento saudável. Ela leva a uma mudança rápida e com resultados muito satisfatórios, os quais despertam no paciente uma vontade de seguir adiante uma real mudança em seus hábitos de vida, com a adoção de uma alimentação equilibrada e da prática de atividades físicas, e com uma vantagem extra: após o Protocolo HCG, o metabolismo do organismo responde de uma forma muito mais eficaz aos protocolos de manutenção do emagrecimento, favorecendo a perda de gordura corporal contínua e duradoura.

## Existem contraindicações para essa dieta?

Sim! Antes de ser indicado o Protocolo HCG, são necessários exame clínico completo e uma extensa revisão laboratorial. A prescrição dessa dieta é restrita a médicos treinados, capazes de identificar critérios de inclusão e exclusão, qualificados para lidar com os protocolos e possíveis efeitos colaterais.

Por fim, o principal mecanismo de ação do HCG, quando associado à dieta hipocalórica, é promover a queima de gordura branca altamente inflamatória, mantendo a massa magra como peça auxiliar à manutenção da saúde durante o processo da perda de peso. Esse protocolo inclui um programa de modificação do comportamento e de aspectos farmacológicos e dietéticos. Quando ele é corretamente aplicado, o resultado é uma perda de peso rápida e efetiva, com a melhora do contorno corporal.

A dieta HCG não cura e não erradica a obesidade, mas a perda de peso acontece de maneira rápida, confortável e cômoda para o paciente, tornando a manutenção um processo mais fácil de ser seguido. 📌

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

# SUA EMPRESA CONTRATA MOTORISTAS?

A nova lei dos caminhoneiros **exige exames toxicológicos** na admissão e desligamento de **motoristas CLT** para as **categorias C,D e E.**



## Exames toxicológicos segundo a Lei 13.103

Atendemos a todos os requisitos da Portaria 116 do Ministério do Trabalho  
Saiba mais em nosso site ou pelo ligue para 3003-5411 (Direto - sem DDD)

**PSYCHEMEDICS**  
EXAMES TOXICOLÓGICOS

Psychemedics Brasil  
Praça Dom José Gaspar, 134 - Conj.34 Centro - São Paulo - SP CEP 01047-912  
Ligue: 3003-5411 ramal 1220 (Sem DDD para todo o Brasil)  
[www.exametoxicologico.com.br/pav](http://www.exametoxicologico.com.br/pav)

**Estudo do Detran do Paraná mostra que a paternidade tem feito com que os homens sejam mais cuidadosos no trânsito. Eles ainda são a maior parte das vítimas de acidentes.**

**N**a base de dados do DataSUS, sistema que recebe constantemente todas as informações sobre o Sistema Único de Saúde do país, consta que, a cada dez mortes no trânsito, oito vítimas são homens, e duas, mulheres. Eles continuam sendo considerados mais imprudentes, e elas, mais cautelosas. No entanto, um estudo realizado recentemente pelo Departamento de Trânsito do Paraná traçou o perfil comportamental dos homens no trânsito e mostrou que, quando se tornam pais, eles ficam mais prudentes.

Segundo informações divulgadas pelo Detran e pela Agência Estadual de Notícias, os motoristas do sexo masculino com idade entre 25 e 34 anos lideram o ranking de maior número de carteiras de habilitação suspensas por conta do alcance do limite de pontos e infrações. No primeiro semestre deste ano, a estatística do Estado mostra que foram 8.731 motoristas com o direito de dirigir suspenso. O diretor geral do Detran-PR, Marcos Traad, explica que uma das razões para esse resultado é a juventu-

# Pais mais prudentes

Detran-PR/Divulgação



**Thiago e a filha: “Fiquei mais consciente sobre os perigos e passei a praticar a direção defensiva”**



**MUNDIAL  
TURBINAS**



- ✓ Turbina
- ✓ Bomba Injetora
- ✓ Injeção eletrônica

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

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

de, com sua necessidade de autoafirmação, que leva a um comportamento exibicionista e arriscado.

Comparando homens e mulheres, Traad destaca que há diferença. "Estudos mostram que eles e elas tendem a se comportar de modo diferente no trânsito. Enquanto as mulheres são mais cautelosas, analíticas e emotivas, muitos homens acabam por subestimar o perigo e agem de forma intolerante, agressiva e negligente diante das condições adversas", disse o diretor em entrevista à Agência Estadual de Notícias.

Com a paternidade, o comportamento muda. Segundo Marcos Traad, eles costumam ficar mais preocupados com a própria segurança e com a de seus familiares. Responsabilidade e preocupação são duas características importantes para garantir a segurança no trânsito. A agência de notícias entrevistou um consultor de vendas paraense sobre o assunto. Thiago Luiz lurk, de 34 anos, confirmou que mudou de

atitude ao dirigir desde o momento em que soube que a esposa estava grávida.

Ele contou que, antes de ser pai, fazia ultrapassagens perigosas e "perdia a cabeça com qualquer coisa". "Depois disso, muitas coisas mudaram na minha vida, principalmente a conduta no trânsito. Fiquei mais consciente sobre os perigos e passei a praticar a direção defensiva. Não quero que minha filha cresça sem o pai do lado", afirmou.

### NOTIFICAÇÕES

No Paraná, o Detran identificou que, das 39 mil notificações feitas no primeiro semestre deste ano, que resultaram em suspensão e cassação do direito de dirigir, 75% referem-se a homens. As suspensões tiveram como principais motivos trafegar em velocidade superior ao permitido na via em 20%, avançar sinal vermelho e estacionar em local proibido.

No âmbito nacional, a realidade não muda muito. Conforme dados divulgados,

no ano passado, pelo Ministério da Saúde, o Brasil é o quinto país no mundo com o maior número de mortes em acidentes de trânsito. São cerca de 45 mil pessoas a cada ano. De acordo com o Sistema de Vigilância de Violências e Acidentes (Viva 2011), 78,76% das vítimas de acidentes de transporte terrestre são homens na faixa etária de 20 a 39 anos. O Viva traça um perfil das vítimas de violência e de acidentes atendidas pelos serviços de urgência e emergência do SUS nas capitais brasileiras. O número de acidentes e mortes é puxado para cima pelos motociclistas nas vias urbanas.

O Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) também divulgou em 2015 dados sobre acidentes de trânsito com lesões corporais no Brasil. Na proporção, machucaram-se três vezes mais homens do que mulheres. A Pesquisa Nacional de Saúde (PNS), do IBGE, é referente ao ano de 2013 e foi feita em convênio com o Ministério da Saúde. 📍

**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



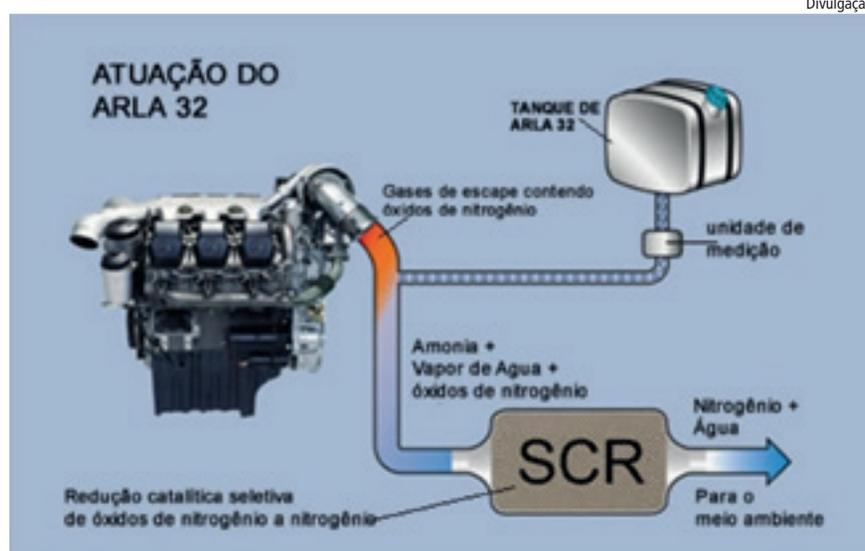
# Empresas que comercializam Arla sub judice

**Inmetro retira três marcas do mercado devido ao alto risco oferecido ao meio ambiente. Saiba quais são elas!**

**R**eprovadas pelo Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia (Inmetro), três marcas de Agente Redutor Líquido de Óxido de Nitrogênio Automotivo (Arla) foram retiradas de circulação em todo o Brasil no mês passado. A comercialização do produto foi suspensa cautelarmente em função do alto grau de risco oferecido ao meio ambiente, conforme nota do próprio Inmetro.

Ensaio em laboratório identificaram irregularidades na composição química dos modelos Catálise Envasilhado 20l, fabricado pela empresa Destaque Produtos Químicos EIRELI-ME; Extron Envasilhado 20l, produzido pela Extron Indústria e Comércio de Lubrificantes Ltda.; e Air Clean Envasilhado 20l, feito pela Rodoquímica Indústria, Comércio e Transporte de Produtos Químicos Ltda. As três empresas vão responder a processo administrativo e podem ser multadas em até R\$ 1.500.

Os testes foram realizados dentro do Programa de Verificação da Conformidade, utilizando os requisitos técnicos estabelecidos na Portaria Inmetro 139/2011. Segundo o instituto, os consumidores que tiverem adquirido uma das marcas reprovadas devem "entrar em contato com o Serviço de Atendimento ao Cliente das fabricantes para so-



licitar a substituição gratuita do produto ou o reembolso do valor pago", de acordo com nota publicada no início de agosto.

A Confederação Nacional do Transporte (CNT) informou que, após o anúncio da retirada dos produtos do mercado nacional – atacado e varejo –, a Associação dos Fabricantes de Equipamentos para Controle de Emissões Veiculares da América do Sul alertou motoristas e transportadoras a verificarem a procedência do Arla 32 utilizado, a fim de se evitar que o agente adulterado prejudique os veículos e as transportadoras.

## IMPACTO NEGATIVO

O assessor jurídico ambiental do Sindicato das Empresas de Transportes de Carga do Estado de Minas Gerais (Setcemg), Walter Cerqueira, reforça a recomendação para que motoristas profissionais e transportadoras

tomem cuidado com o uso de agentes em desacordo com os padrões de qualidade do Inmetro. Segundo ele, além de serem prejudiciais ao meio ambiente, eles podem causar danos que vão pesar no bolso futuramente. "O uso de produtos adulterados traz impacto para o catalisador e, a longo prazo, até para o motor dos veículos. Além disso, pode implicar a suspensão de garantias dadas pelos fabricantes. Qualquer tipo de produto alterado, de burla do sistema, pode implicar perda de garantia", ressalta Cerqueira.

Para o representante do Setcemg, é preciso haver ações mais incisivas para coibir a fabricação e a utilização de produtos que ameacem o meio ambiente. "A gente recebe essa notícia (da suspensão das três marcas) pensando que a fiscalização deve ser intensificada porque existem outros sistemas para burlar o uso do Arla. Acreditamos no que é



Divulgação



“O uso de produtos adulterados traz impacto para o catalisador e, a longo prazo, até para o motor dos veículos. Além disso, pode implicar a suspensão de garantias dadas pelos fabricantes. Qualquer tipo de produto alterado, de burla do sistema, pode implicar perda de garantia.”

**Walter Cerqueira, assessor jurídico ambiental do Sindicato das Empresas de Transportes de Carga do Estado de Minas Gerais (Setcemg)**

correto e apoiamos empresas e motoristas que usam corretamente (o agente) e estão conosco na tentativa de mitigar o impacto negativo ambiental”, conclui o assessor jurídico.

#### CONTROLE DE POLUENTES

Conforme a CNT, o Arla 32 é utilizado em veículos de carga com sistema de Ca-

talizadores de Redução Seletiva (CRS). O agente químico, à base de ureia, é necessário para atender à fase P7 do Programa de Controle de Poluição do Ar por Veículos Automotores, que visa à redução da emissão de poluentes na atmosfera.

Em setembro de 2010, o Inmetro se tornou responsável pela regulamentação

da produção e da comercialização de Arla 32 no Brasil após a assinatura de acordo com o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama). Foi uma norma do próprio Ibama, de 2009, que tornou obrigatória o uso do agente, a partir de 2012, em veículos novos que utilizam diesel como combustível. 📌



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

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

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

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

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

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

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

**(31) 3490-0330**

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





**Motoristas profissionais podem contar com simuladores para treinamento, capacitação e aprimoramento de habilidades**

# Direção quase real

**A**té o fim deste ano, Minas Gerais receberá 14 dos 60 simuladores de direção híbridos (para ônibus, caminhão e carreta) que serão instalados nas unidades operacionais do Serviço Social do Transporte (Sest) e do Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte (Senat) no Brasil.

O projeto Capacitação com Prática de Direção Simulada para Motoristas Profissionais vai oferecer treinamento e capacitação a profissionais de transporte de cargas e de passageiros em salas de aulas planejadas conforme a proposta da iniciativa.

De acordo com o diretor da unidade de Contagem, na região metropolitana, Geraldo Magela Malta, no total, serão investidos R\$ 50 milhões na instalação dos equipa-

mentos, no desenvolvimento de cursos, em horas técnicas de manutenção, capacitação de instrutores e proposta pedagógica. “A nossa meta é treinar e capacitar 50 mil profissionais em três anos no país. Os alunos precisam ter carteira de habilitação nas categorias C, D ou E”, informa.

A unidade de Samambaia, na região administrativa do Distrito Federal (DF) — a aproximadamente 25 km de Brasília —, foi escolhida para o lançamento do projeto, em agosto. O evento marcou o início das operações do primeiro dos 60 simuladores que funcionarão em todo o Brasil.

Em Minas Gerais, os equipamentos serão instalados em Belo Horizonte (dois), Contagem, Divinópolis, Governador Valadares, Juiz de Fora, Montes Claros, Patos de

Minas, Poços de Caldas, Pouso Alegre, Três Pontas, Uberaba, Uberlândia e Varginha.

## PROJETO PEDAGÓGICO

Segundo Malta, serão ofertados cinco cursos de aperfeiçoamento a motoristas de ônibus, caminhão e carreta. São eles: condução antecipatória (segura e econômica); condução em situações de risco; uso de tecnologias embarcadas no veículo; transporte de passageiros e cargas especiais; e manobra do veículo. As cargas horárias dos cursos variam de 20 a 32 horas.

Para o presidente dos conselhos nacionais do Sest Senat, Clésio Andrade, a chegada dos simuladores às unidades regionais “é uma grande notícia para o setor transportador”. De acordo com ele, “o



treinamento no simulador desenvolverá competências e habilidades necessárias à condução correta, segura e econômica, além de contribuir para a segurança e para a redução de custos dos transportadores”.

**ESTRUTURA**

As salas destinadas à simulação serão preparadas para receber as atividades de-

envolvidas com o uso da tecnologia. Em uma área reservada, ficará parte do equipamento, que simula a cabine de um caminhão ou de um ônibus, fazendo com que o aluno se sinta, de fato, na condução de um veículo. Em outro espaço, ficará o instrutor, responsável por determinar como será realizado o exercício. É ele quem escolherá o veículo, as características do ambiente, bem como in-

tempéries e imprevistos que o motorista terá de enfrentar. Após o término da simulação, será gerado um relatório detalhado do desempenho do profissional no equipamento. “Destacamos que o projeto Capacitação com Prática de Direção Simulada para Motoristas Profissionais será de grande valia para o setor de transporte”, conclui o diretor da unidade de Contagem do Sest Senat. 📍

# 24 e 25 SETEMBRO 2016

Espaço de Eventos - em frente o Toninho Rezende Hotel

## SÁBADO

Início às 14Hs com Vários Shows

Washington Ribeiro

Sergio Augusto & Rafael

4ª Festa do Caminhoneiro

SÃO JOAQUIM DE BICAS - MG

## DOMINGO

Início às 10Hs com Vários Shows

Forró Rasta Moleca

Kadu Rodrigues & Guto Rodrigues

**Peterson**

**Apoio**

**Domingo às 10Hs**  
**Missa Sertaneja e Procissão dos Caminhoneiros com sorteio de Brindes para os participantes**

Missa Sertaneja

Davi & Gustavo

**Realização: Amigos do Transporte - Entrada Franca**



# Mudanças drásticas

**Código de Trânsito Brasileiro terá mudanças em 34 itens a partir de 1º de novembro. Usar o celular ao volante, por exemplo, passa a ser infração gravíssima.**

Os brasileiros devem se preparar: a partir de 1º de novembro entra em vigor uma série de mudanças no Código de Trânsito Brasileiro (CTB). Publicada em 5 de maio deste ano, no "Diário Oficial da União", a Lei 13.281/16 faz diversas atualizações para a legislação original, que completou 18 anos. Seis novos artigos foram inseridos, e outros 28, alterados. Na publicação de maio, o alerta era que, em 180 dias, as mudanças começariam a valer. Portanto, os motoristas brasileiros devem ficar atentos aos principais pontos de modificação.

O uso de telefone celular ao volante passa a ser considerado infração gravíssima, mesmo se o condutor estiver segurando ou manuseando o aparelho. Segundo estudo do Departamento de Trânsito dos

Estados Unidos, citado em reportagem do Portal do Trânsito, a possibilidade de ocorrer um acidente aumenta 400% quando o motorista está utilizando um celular. A pesquisa compara esse ato com a embriaguez e afirma que o celular proporciona um risco ainda maior.

No artigo que trata de álcool e direção, o CTB cria uma infração específica para quem se recusa a fazer o teste do bafômetro, exame clínico, perícia ou algum procedimento necessário para identificar se o condutor está dirigindo embriagado. A multa aplicada inicialmente será dez vezes maior que o valor base atual: R\$ 1.915,40. E, se houver reincidência no período de 12 meses, a penalidade aplicada será duplicada.

Os valores das infrações de trânsito sofrerão reajuste. O da gravíssima passa para R\$ 293,47 (hoje é R\$ 191,54). A quantidade de pontos correspondente a cada natureza da infração permanece. Na gravíssima, perdem-se sete pontos na carteira de motorista. Da classificada como grave, o valor, que, atualmente, é de R\$ 127,69, muda para R\$ 195,23. A média altera de R\$ 85,13 para R\$ 130,16, enquanto a leve vai de R\$ 53,20 para R\$ 88,38. Os pontos perdidos são cinco, quatro e três, respectivamente.

## RACHAS

Diante de um apelo, os trechos que tratavam sobre disputas em vias públicas, os famosos rachas, foram retirados do Código de Trânsito. A lei previa pena de reclusão



Valter Campanato/Agência Brasil (07/01/2016)



**Estacionar em vagas para deficientes e idosos sem a credencial passa a ser infração gravíssima**

de dois a quatro anos no caso de homicídio culposo para o motorista que praticasse o racha ou que estivesse embriagado ou ainda em uso de substâncias psicoativas que reduzem a capacidade de dirigir. A intenção é que esses crimes agora sejam julgados de acordo com o Código Penal, com pena prevista de um a três anos de detenção se ficar entendido que houve homicídio culposo e de seis a 20 anos se o ato se caracterizar como homicídio doloso.

Quem estacionar irregularmente, sem a devida credencial, em vagas destinadas a deficientes e idosos a partir de novembro estará cometendo uma infração gravíssima. Os estabelecimentos deverão reservar 5% do total de vagas para idosos e 2% para

pessoas com deficiência.

Outro ponto importante afeta, principalmente, os movimentos grevistas. O uso de veículo para interromper, restringir ou perturbar a circulação na via deliberadamente é hoje uma infração gravíssima e passará a ter sua penalidade multiplicada em 20 vezes. Os organizadores dos movimentos terão a penalidade multiplicada em 60 vezes. No caso de reincidência dentro de um prazo de 12 meses, o valor será duplicado. O direito de dirigir permanece com suspensão prevista para um ano.

#### **DIREITO DE DIRIGIR**

Um dos maiores trechos da lei com mudanças é o que diz sobre a suspensão do

direito de dirigir (SDD). A partir de 1º de novembro, o motorista que atingir 20 pontos na carteira num prazo de 12 meses terá um período mínimo de seis meses para a aplicação da penalidade. Atualmente, o direito de dirigir fica suspenso pelo tempo mínimo de um mês. No caso de reincidência em um ano, o prazo será entre oito meses e dois anos.

Outras 19 infrações no Código de Trânsito Brasileiro geram a suspensão do direito de dirigir. Em todas elas, o período mínimo para que o motorista seja punido será de dois meses a oito meses. Na reincidência, o prazo ficará entre oito e 18 meses. Essas definições passam a valer a partir de novembro.

A nova lei também prevê mais celeridade para o processo administrativo que aplica a penalidade de suspensão. Com as modificações, ele deverá ser instaurado junto com a aplicação da multa, ou seja, imediatamente após o cometimento da infração.

Para os caminhoneiros, uma alteração importante: as normas sobre excesso de carga. O código em vigor hoje estabelece um adicional à multa de acordo com o peso excedente, calculado em Unidade Fiscal de Referência (Ufir). Depois de novembro, os valores serão fixos em reais, o que facilitará o cálculo e o entendimento por parte do motorista e do responsável pela carga. Além da multa de R\$ 130,16, referente à infração média, as sanções por carga excedente serão fixadas em R\$ 5,32 para até 600kg; R\$ 10,64 para 601kg a 800kg; R\$ 21,28 para 801 a 1.000kg; R\$ 31,92 para 1.001kg a 3.000kg; R\$ 42,56 para 3.001 a 5.000kg e R\$ 53,20 acima de 5.000kg.

Todas as mudanças previstas no CTB podem ser acessadas no [www2.planalto.gov.br/ccivil\\_03](http://www2.planalto.gov.br/ccivil_03). O número da nova lei é 13.281, de 4 de maio de 2016. 📍

# MIL 32 O Arla do Cegonheiro

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



Av. Juiz Marco Túlio Isaac, 5263 - Jardim Alterosa - Betim/MG  
contato@milquimica.com.br | [www.milquimica.com.br](http://www.milquimica.com.br)

Telefax: (31)3593.0002

# Defasagem e caminhões parados

**Pesquisa do setor de transporte de cargas corrobora o cenário e apresenta novidades**

Assessoria de Imprensa NTC&Logística

**N**o mês de agosto deste ano, empresários do setor de transporte rodoviário de cargas debateram os índices e os dados de uma pesquisa realizada pela NTC&Logística com empresas desse segmento. Diferentemente das sondagens anteriores, o estudo aponta a diferenciação da defasagem tarifária entre os tipos de carga, sendo a fracionada com 9,81% e a lotação, com o índice de 22,9%. A análise é feita por meio do comparativo dos fretes praticados no mercado e dos custos efetivos da atividade, ou seja, desconsidera o lucro das empresas.

O assessor técnico da NTC&Logística, Lauro Valdívía, explica que, a partir deste ano, o levantamento separou os tipos de carga, fracionada e lotação, e constatou que a defasagem tarifária entre eles é muito grande. Valdívía esclarece, porém, que, se, por um lado, a defasagem tarifária na lotação é maior, por outro lado, na lotação comum, é preciso atuar sobre o custo, re-



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

## Transporte e Revenda de Combustíveis

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

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

duzir preços e adaptar a empresa à defasagem. Na carga fracionada, em que a defasagem tarifária é menor, também as chances para se adaptar à empresa são pequenas. "Todo mundo que adquire um caminhão é um potencial concorrente da carga lotação. Se você compra um caminhão pode entrar na fila para carregar. Já na fracionada não é assim. A empresa possui estrutura, filiais espalhadas, uma rede de coleta. Então, por isso, também se vê que a defasagem da lotação é muito maior do que a da fracionada", afirma Lauro.

### DESAQUECIMENTO

Outra parte importante do estudo, rea-

"Todo mundo que adquire um caminhão é um potencial concorrente da carga lotação. Se você compra um caminhão, pode entrar na fila para carregar. Já na fracionada não é assim. A empresa possui estrutura, filiais espalhadas, uma rede de coleta. Então, por isso, também se vê que a defasagem da lotação é muito maior do que a da fracionada."

**Lauro Valdívia, assessor técnico da NTC&Logística**

lizada entre junho e julho de 2016 com empresários do setor, detectou que 77% deles tiveram queda em sua performance financeira e que 65,4% estão com os veículos parados, o que representa 11,2% da frota.

Valdívia adverte, no entanto, que esses 11,2% podem ser uma estatística ainda maior. "O número não reflete a realidade do setor. Há muitas empresas que encerraram as atividades e não responderam à nossa pesquisa. Essas que pararam de atuar tiveram pelo menos 100% de sua frota parada. Então, o número tende a ser maior", lamenta.

O presidente da NTC&Logística, José Hélio Fernandes, avalia o histórico da defasagem como grande, mas acredita que "os empresários precisam se lembrar de que a crise uma hora vai passar e de que será ainda mais difícil o processo de retomada para quem negociou seu frete no limite ou abaixo dele". "Não é a primeira vez que fazemos um apelo aos empresários para cuidarem da gestão consciente dos negócios, principalmente em momentos de crise, quando sabemos que equalizar a conta fica mais difícil. Observamos, pela pesquisa, que grande parte dos entrevistados manteve ou deu desconto no frete – que já sabemos ser defasado – e que apenas 19% conseguiram o reajuste. Nossa luta é para que o setor se fortaleça cada vez mais e consiga se recuperar desse histórico que nos assombra", destaca.

Lauro aponta duas questões pertinentes ao setor: o fechamento de empresas e a possível velocidade da retomada do mercado. Segundo ele, as empresas de carga tendem a equilibrar a oferta com a demanda. E, em tempos de crises, elas acabam encerrando suas atividades rapidamente,

sobretudo as de pequeno porte. O assessor técnico espera que o equilíbrio entre volume de carga e oferta de caminhões seja logo reestabelecido.

Outra preocupação é que, com a melhora do setor, dependendo da velocidade com que ocorra a retomada, poderão faltar caminhões e profissionais para atender à demanda do mercado, situação que, conforme recorda-se Lauro, já ocorreu. "O volume de carga pode crescer e, com a diminuição de frota e de empregados, pode haver um problema", diz ele.

### SOBRE A PESQUISA

O estudo é realizado e apresentado semestralmente pela NTC&Logística. A partir desse método, surgiu uma necessidade de mensurar a evolução do segmento de transportes. O assessor técnico explica que a principal ideia é alertar o mercado sobre a defasagem. Segundo ele, infelizmente, no Brasil, existe uma frota cada vez mais velha, que não se consegue renovar. "E ninguém vai comprar caminhão se não tem serviço. Além de não se investir, muitas vezes para-se de fazer revisão da forma adequada, o que aumenta o número de acidentes. Tudo isso é consequência da defasagem. Quando ela é muito alta, a consequência principal fica para a sociedade. Esta é nossa maior preocupação: a vida dos cidadãos", conclui. Ⓢ



**Querosene, aguarraz, thinner e outros**



**Qualidade Total em Solventes**

**www.petrovila.com.br**

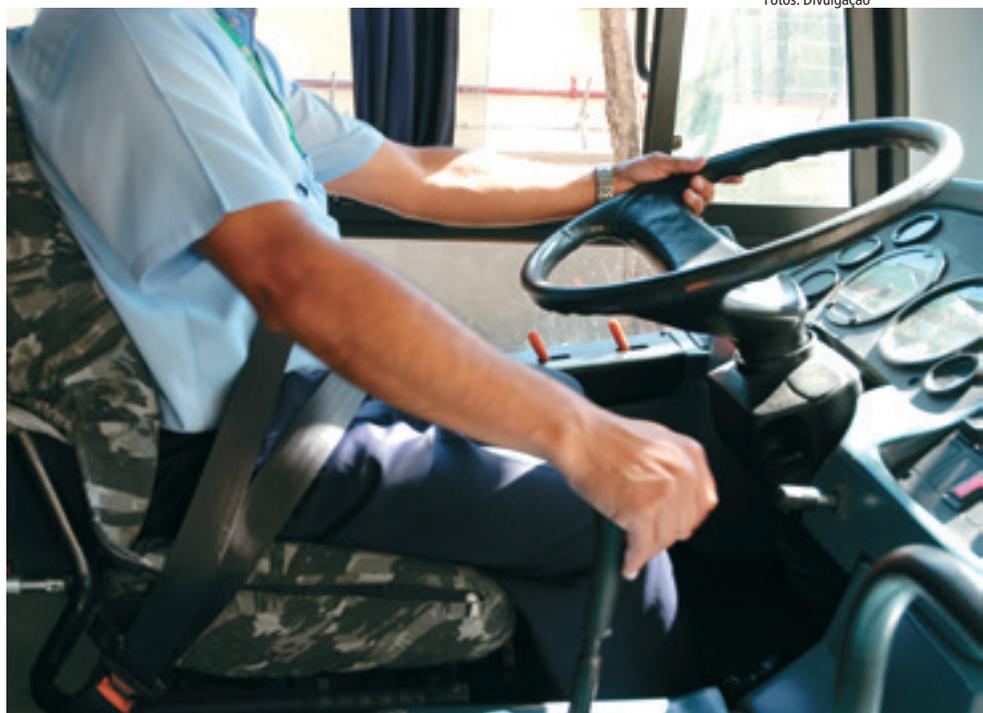
**Telefone: (31) 3045-1001 / 0800 0300 306**

# Saúde do motorista e sociedade agradecem

**Especialista explica como a aplicação do exame toxicológico ajuda no combate às drogas nas estradas**

O exame toxicológico de larga janela salva mais vidas do que se pode imaginar. Em longo relato para a **Entrevias**, Rodolfo Rizzotto, coordenador do programa SOS Estradas e do estudo "As drogas e os motoristas profissionais", elucida questões fundamentais sobre a necessidade do exame e a relação entre drogas e caminhoneiros, bem como outros pontos essenciais dessa temática.

O especialista contextualiza que, nos Estados Unidos, os exames toxicológicos para motoristas são feitos desde 1988 e utilizados para várias finalidades. Sua implementação na área de transportes, em 2006, uma empresa chamada J. B. Hunt foi a primeira a aplicar em grande escala esse exame, depois de terem ocorrido dois acidentes graves com motoristas detectados com o uso de cocaína. Nesse país, diferentemente do que acontece no Brasil, quando o motorista se envolve num acidente, não importa que não tenha sofrido nenhum ferimento, ele é obrigado a fazer um exame clínico, incluindo exame de sangue. Essa empresa aplicava o exame de urina, que era obrigatório, mas isso não surtia efeito. Então, o presidente da companhia avisou que não queria que esse tipo de problema ocorresse mais, e eles começaram a pes-



Fotos: Divulgação

quisar até descobrirem o exame de larga janela, que já era feito por algumas transportadoras. Passaram a aplicá-lo, e o resultado foi extraordinário. Eles já realizaram mais de 100 mil exames nos últimos oito anos, e, após isso, não houve mais nenhum

acidente com motorista sob o efeito de drogas. Essa é uma empresa com 20 mil caminhões, uma das maiores transportadoras do mundo.

No Brasil, exame de larga janela é uma tecnologia laboratorial utilizada há 15 anos



“No caso dos caminhoneiros, a partir do momento em que eles usam a droga, envolvem-se com o mundo do crime. Você lida com traficantes, que participam de uma série de negócios na estrada. Então, os caminhoneiros começam, inicialmente, a fornecer informações – para pagar a droga, para pagar o traficante com quem eles têm uma dívida ou para conseguir a droga de graça – sobre a carga valiosa que um companheiro, por exemplo, está levando, o que vai auxiliando no roubo. Depois, eles passam a transportar pequenas quantidades de drogas. Numa carreta com 40 toneladas, esconder 50 quilos de cocaína não é algo complicado. Só que a coisa começou a tomar uma dimensão maior”.

**Rodolfo Rizzotto, coordenador do programa SOS Estradas e do estudo**

pela Polícia Rodoviária Federal, pela Polícia Federal (nas admissões dos policiais) e também pelas companhias aéreas, para todas as pessoas que têm contato com a aeronave. O objetivo é garantir a segurança no transporte.

Sua aplicação no transporte rodoviário começou a ser debatida no Congresso Nacional no momento da revogação da Lei 12.619/2012. Em 2015, a Lei 13.103 contemplou a implementação do exame. “Isso permite combater um problema que a gente conhece muito bem no Brasil, que é o uso da droga para se sobreviver. Ou seja, o caminhoneiro, na maioria dos casos, quando começa a utilizar a droga, seja anfetamina, seja cocaína, faz isso para sobreviver, não por lazer, como o playboy, no fim de semana. Esta é a loucura: a gente imaginar que um profissional, para sobreviver, precisa usar drogas. O problema são as várias implicações dessa atitude”, ressalta.

### **AS DROGAS E AS IMPLICAÇÕES NAS ESTRADAS**

O especialista salienta que o uso da droga impacta diretamente a saúde do profissional e ainda coloca em risco outras pessoas que circulam com ele na mesma via, inclusive em área urbana, porque está previsto que o exame seja aplicado também

para motoristas de ônibus, de vans e do transporte escolar. “No caso dos caminhoneiros, a partir do momento em que eles usam a droga, envolvem-se com o mundo do crime. Você lida com traficantes, que participam de uma série de negócios na estrada. Então, os caminhoneiros começam, inicialmente, a fornecer informações – para pagar a droga, para pagar o traficante com quem eles têm uma dívida ou para conseguir a droga de graça – sobre a carga valiosa que um companheiro, por exemplo, está levando, o que vai auxiliando no roubo. Depois, eles passam a transportar pequenas quantidades de drogas. Numa carreta com 40 toneladas, esconder 50 quilos de cocaína não é algo complicado. Só que a coisa começou a tomar uma dimensão maior”, alerta.

Ele conta que, no início de agosto, a Polícia Federal prendeu, no Paraná, uma quadrilha que tinha 70 carretas que faziam o transporte regular de grãos e minérios para os portos juntamente com drogas.

### **A CONCORRÊNCIA DESLEAL**

Rodolfo destaca: “aí vem outro desdobramento. Quando o caminhoneiro faz uso de drogas, ele está promovendo uma concorrência desleal porque ele aceita fazer uma viagem numa condição diferente da de

quem não é usuário. Por isso, este não vai conseguir pegar a carga para transportá-la. Então, a pessoa que não tem o vício perde o frete. A transportadora que respeita seu profissional, que não tolera a droga, também perde o frete para aquela que faz vista grossa. Assim, essa concorrência desleal contribui para baixar o valor do transporte. Por quê? Porque, se eu aceito uma condição pior, eu baixo o valor, o que favorece o dono da carga que está explorando a mão de obra, o embarcador, principalmente em grandes grupos, que formam a maioria dos casos. Não estamos falando de pequenas empresas, estamos falando de multinacionais, que, muitas vezes, não têm cerimônia de explorar”.

A implementação do exame toxicológico, na opinião de Rizzotto, sem dúvida, é a única alternativa para se combaterem as drogas, pois obriga o indivíduo a não usá-las a fim de renovar a carteira de habilitação e até para ser empregado em algum lugar. “O efeito é extraordinário!”, finaliza. ➔





Uso do farol baixo é obrigatório nas rodovias desde 8 de julho

# Menos acidentes,

**Balanço da PRF mostra que, no primeiro mês da chamada Lei do Farol, as batidas frontais diminuíram 36% no país; enquanto isso, as multas chegaram a 4.000 por dia**

**D**esde o dia 8 de julho deste ano é obrigatório, nas estradas brasileiras, trafegar com o farol baixo aceso durante o dia. Polêmica, a lei, para alguns, não tem efetividade, enquanto outros defenderam que ela entrasse em vigor, alegando questões de segurança nas rodovias. No entanto, um levantamento

feito pela Polícia Rodoviária Federal (PRF) no primeiro mês de implantação mostra que o número de acidentes nas rodovias reduziu 36% no período. Por outro lado, a PRF emitiu mais de 4.000 multas por dia no primeiro mês de vigência da lei.

Em 2 de setembro, a Justiça Federal em Brasília suspendeu a cobrança de multa para motoristas que andarem nas rodovias de todo o país com farol desligado. A sentença é provisória e determina que a punição somente pode ser aplicada quando as estradas tiverem sido sinalizadas. A União também estuda quais são os recursos cabíveis. Até que o caso volte a ser discutido pela Justiça, novas multas não poderão ser emitidas por esse tipo de infração. A sentença não altera as multas que já foram aplicadas até o momento.

De acordo com os dados divulgados pela PRF, entre 8 de julho e 8 de agosto

foram registradas 117 colisões frontais em pistas simples, ou seja, rodovias que não são duplicadas. O número é 36% menor do que o do ano passado, quando ocorreram 183 acidentes no mesmo período. Neste ano, foram 39 mortos e 67 feridos graves, enquanto, em 2015, somaram-se 88 óbitos e 113 feridos graves.

Outro número divulgado pela PRF se refere aos atropelamentos nas BRs. Foram verificados 86 em 2016, contra 131 em 2015, considerando-se apenas os atropelamentos que aconteceram durante o dia. A redução é de 34%. Houve ainda queda na quantidade de mortos nesse tipo de acidente – 10 em 2016, contra 16 em 2015 – e de feridos graves – de 63 para 43.

Para o diretor do Sindicato das Empresas de Transporte de Carga do Centro-Oeste Mineiro (Setcom) e da Revista **Entrevias**, Geraldo Assis, é importante que os motoristas



José Cruz/Agência Brasil

# mais multas

se adequem à lei. Num primeiro momento, Geraldo conta que foi contra a lei porque ela não entendia que o farol de milha poderia ser usado. "Sempre liguei faróis de milha ao adentrar uma rodovia. No entanto, ao ver uma abordagem policial de um veículo com faróis baixos utilizando xênon de alta intensidade, mudei minha opinião", afirmou. Segundo ele, faróis xênon à noite prejudicam a visão do motorista. "A partir dessa visão, passei a concordar com a obrigatoriedade dos faróis baixos, pois a fiscalização acontecerá com maior intensidade", explicou.

Em entrevista à agência CNT, o assessor nacional de comunicação da PRF, porta-voz do órgão, Diego Brandão, analisou que ainda é cedo para atribuir a queda nas estatísticas à nova lei, mas destacou que a redução já mostra um indício de que a legislação está funcionando. Para ele, é um indicativo positivo do impacto da medida.

"Um mês é um período curto para fazer uma inferência tão concreta, mas é um indício. A simples mudança da legislação não vai modificar esse cenário: tem fiscalização, educação para o trânsito, reengenharia. Tudo faz com que a gente perceba uma mudança, mas é uma tendência", afirmou.

Segundo Brandão, o farol aceso melhora a visibilidade na estrada e, consequentemente, gera aumento na segurança. "Acreditamos que essa inovação de legislação é importante, porque há reflexo direto em visibilidade. Qualquer coisa que ajude na redução de acidentes é válida", declarou.

## RANKING

No ranking das multas, Goiás ficou em primeiro lugar no número de flagrantes feitos pelos policiais rodoviários federais, com 14.683 infrações em um mês. Em segundo lugar vem o Paraná, com 12.976, e, em ter-

ceiro, Minas Gerais, com 12.660 flagrantes de motoristas trafegando nas rodovias com o farol apagado. Rio de Janeiro e Santa Catarina são os Estados que vêm em seguida, com 11.100 e 10.720 autos de infração no período, respectivamente.

Estudos que basearam a aprovação da lei no Brasil mostram que a maior parte das batidas acontece porque o motorista não vê ou não percebe o outro veículo a tempo de reagir. Também há um julgamento errado sobre a distância de segurança referente ao tempo de ultrapassagem por meio da direção contrária. Estudos mostram que o simples acionamento do farol baixo aumenta essa percepção dos motoristas e, portanto, a segurança nas rodovias.

Segundo a legislação, o farol baixo não pode ser substituído por farol de milha, farol de neblina ou farolete. No entanto, estão permitidos o farol de rodagem diurna (também chamado *Daytime Running Light*, DRL, que é um filamento de luzes de LED) ou o farol de LED. Este último está presente nos veículos mais novos e modernos, sendo acionado automaticamente quando o carro é ligado. O uso do DRL foi questionado quando a lei entrou em vigor, mas o Departamento Nacional de Trânsito (Denatran) emitiu parecer esclarecendo que ele também vale como farol baixo. Portanto, é legal. A recomendação foi repassada ainda à Polícia Rodoviária Federal para que o órgão não emita multas se esse farol estiver aceso em vez do comum.

## PELO MUNDO

Em vários países, a Lei do Farol Baixo já está em vigência. Na Europa, a Finlândia foi a primeira a adotar a medida, em 1972. Logo em seguida, implantaram a legislação a Suécia, a Noruega, a Islândia e a Dinamarca. No Canadá, desde 1990, a lei obriga que todos os carros saiam da fábrica com o DRL instalado. Já nos Estados Unidos, a lei varia de acordo com o Estado. Alabama, Flórida, Lousiana e Mississippi tornaram o uso do farol durante o dia obrigatório. Na Georgia, é opcional. Em geral, a medida no país é polêmica. Entidades entendem que não é eficaz na redução de acidentes e que aumenta o consumo de combustível, enquanto outras defendem a obrigatoriedade. 🚦



# Atuação permanente

**Diretoria da Fenacat realiza reuniões com deputados para reforçar a importância do projeto de lei que legitima associações em defesa do transporte e atua em evento do setor**

**F**ocados na implementação do Projeto de Lei 4.844/2012 – que permite aos transportadores de pessoas ou cargas organizarem-se em associação de direitos e obrigações recíprocas para criar fundo próprio –, os integrantes da diretoria da Federação Nacional das Associações de Caminhoneiros e Transportadores (Fenacat) continuam em articulação com parlamentares. Em agosto, eles se reuniram com deputados federais da Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC) para discutir o projeto e conscientizar os deputados quanto à relevância da matéria.

Em 6 de julho, o parecer elaborado pelo deputado federal (PTB-BA) Benito Gama sobre o referido projeto de lei foi aprovado com unanimidade na Comissão de Finanças e Tributação (CFT) da Câmara dos Deputados. Agora, ele seguirá para análise e votação em decisão terminativa na CCJC,

em que o relator é o deputado federal Osmar Serraglio (PMDB-PR).

## SUSEP

O presidente da Fenacat, Luiz Carlos Neves, a assessora jurídica da entidade, Virginia Laira, e os diretores Rogério do Carmo e José Lucimar também se encon-

**Diretoria da Fenacat realiza reuniões com parlamentares com o objetivo de alcançar a aprovação final do projeto de lei em defesa de associações**

traram com o novo responsável pela Superintendência de Seguros Privados (Susep), Joaquim Mendanha, e com a diretora de Supervisão de Conduta da Susep, Helena Mulim Venceslau. “A reunião foi bem produtiva e teve como objetivos nos apresentarmos ao novo gestor da instituição, oferecendo-lhe boas-vindas, e solicitar a ele uma posição quanto à publicação do grupo de trabalho instaurado no ano passado”, conta a assessora jurídica. Participaram ainda do encontro representantes da Organização das Cooperativas Brasileiras (OCB): Bruno Batista Lobo Guimarães e Fabiola da Silva Nader Motta.

## FÓRUM

Em 31 de agosto, integrantes da Fenacat fizeram parte do XVI Seminário Brasileiro do Transporte Rodoviário de Cargas, realizado na Câmara dos Deputados. O evento reuniu políticos, empresários e líderes do setor para discutir temas como marco regulatório e reforma trabalhista. ➔



## SONO É CAUSA DE 30% DAS MORTES EM RODOVIAS

Dados da Associação Brasileira do Sono (ABS) mostram que até 30% das mortes ocasionadas em rodovias brasileiras são causadas por motoristas que dormem ao volante. Para a Associação Brasileira de Medicina de Tráfego (Abramet), dormir mal pode reduzir em 50% a concentração do condutor no trânsito. O sono costuma aparecer a cada 12 horas devido à produção de um hormônio chamado melatonina. Existem vários sinais que indicam o sono e aos quais os motoristas devem ficar atentos, como bocejar, ter dificuldades de manter os olhos abertos, sair da faixa de direção e começar a invadir a pista contrária.



## PREÇOS DE COMBUSTÍVEIS

Segundo balanço do Índice de Preços Ticket Log (IPTL), o custo médio da gasolina em julho teve acréscimo de 0,11% em relação a junho, encerrando o mês a R\$ 3,83/l. A maior variação de preço por litro do combustível foi registrada no Amazonas (4,93%), atingindo o preço de R\$4,03/l, um dos maiores do Brasil. Os menores custos por litro da gasolina foram identificados nos postos de São Paulo (R\$3,51/l), Santa Catarina (R\$3,58/l) e Distrito Federal (R\$3,55/l). Além do Amazonas, os maiores preços foram observados no Pará (R\$4,18/l) e no Acre (R\$4,11/l).

## NA LEI

A Resolução 425/2012 do Departamento Nacional de Trânsito (Denatran) tornou mais rígido o exame médico para quem vai tirar ou renovar a Carteira Nacional de Habilitação (CNH). Todos os candidatos à habilitação de motoristas profissionais registrados com as categorias C, D e E devem passar, além das avaliações cardiológica, auditiva, neurológica e oftalmológica, por uma específica para se detectarem possíveis distúrbios do sono.

Para tanto, é utilizada uma escala mundialmente aceita no setor científico, chamada escala de sonolência de Epworth, em que o candidato responde sobre a chance de cochilar em situações corriqueiras. Caso haja indícios de apneia do sono por parte do condutor, o médico do tráfego poderá solicitar a ele avaliação com o especialista na área e o exame de polissonografia. Dependendo do resultado, o tempo de validade da CNH pode ser reduzido ou a categoria, reclassificada até que o motorista faça o tratamento.

## PEDÁGIO MAIS CARO

A tarifa básica de pedágio na BR-040, no trecho Juiz de Fora-Petrópolis/Rio de Janeiro (Trevo das Missões) e nos respectivos acessos, será reajustada em 12,5%. Assim, o valor cobrado para automóvel, caminhonete e furgão passa de R\$ 11,20 para R\$ 12,60. Já quem dirige caminhão leve, ônibus, caminhão-trator e furgão terá de pagar R\$ 25,20 no lugar dos atuais R\$ 22,40. O trecho é explorado pela Companhia de Concessão Rodoviária Juiz de Fora - Rio S.A.

## ETANOL

O IPTL registrou em julho queda de 0,28% no custo médio por litro do etanol, que encerrou o mês a R\$ 3,14/l. A maior alta foi identificada no Estado de Roraima (R\$3,72/l), seguido por Amapá (R\$3,70/l). Houve queda mais expressiva nos preços em Rondônia (-1,69%) e Amazonas (-2,77%).

Baterias, peças e serviços

**AUTO ELÉTRICA TROVÃO**  
O SORRISO DO CAMIONHEIRO  
Reparação 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**



**DIREÇÕES  
HIDRÁULICAS  
BOMBAS E PISTONS  
DE CABINE**

Rodovia Fernão Dias Br 381  
Km 436 S/N  
Bairro Filadélfia - Betim - MG

**(31) 3594-1650**



**SIGNUS**

Lanternagem e Pintura em: Iveco, VW, Scania, Mercedes e Volvo

Durval

Fones: (31) 3333-0642  
(31) 3363-4007

signuslp@terra.com.br

Rua Manaus ,121 - B. Amazonas - Contagem - MG



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

Arminda M. Sobrinho

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



**CONTARE**  
assessoria contábil

PABX: (31) 3591-2063

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



**SCANIA**

PEÇAS PARA SCANIA,  
CAMINHÕES E ÔNIBUS

contato@somardiesel.com.br

**(31) 3390-8100**

Rodovia BR-381, nº 3.416 - Inconfidentes  
Contagem - MG



**SÃO  
JORGE  
BATERIAS**

Aqui você encontra a bateria certa para seu veículo.



AV. BANDEIRANTES Nº 879 VILA RECREIO - BETIM/MG (31) 3531-5794 / 3591-2011



# AGORA TEMOS FEIRINHA ORGÂNICA PARA VOCÊ!

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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