

# EU CAMINHÃO

ANO 03 | EDIÇÃO 34 | NOVEMBRO/DEZEMBRO 2016

WWW.EUAMOCAMINHAO.COM.BR

Especial



**Fernando Mac Dowell,**  
Vice-Prefeito eleito do  
Rio de Janeiro e futuro  
Secretário Municipal  
de Transportes



TRC conta com  
"lei para inglês ver"  
Pág. 27

Arco Metropolitano,  
a rodovia da morte  
Pág. 29

Defasagem do frete  
fica em 9,81%  
Pág. 12

Trânsito mata no Brasil  
cerca de 43 mil pessoas  
Pág. 23



MOVENDO O FUTURO

"Pra mim, o motor tem que ser forte para encarar qualquer carga."

**Motor de 13 L com 460 cv e 510 cv.**

"Tem que juntar beleza e manutenção simples, porque caminhão parado é prejuízo."

**Novo para-choque com material resistente e conjunto ótico modular.**

"Durante a noite, preciso ter uma cabine fresca para ter uma noite agradável."

**Climatizador de série.**

"O tanque precisa ser grande o suficiente para não ter que abastecer toda hora."

**Tanques de até 1.080 litros.**

"A suspensão precisa ser resistente, não importa o tipo de terreno."

**6x4 com suspensão metálica e freios a tambor.**

Na cidade somos todos pedestres.



## Novo Actros. As estradas falam. A Mercedes-Benz ouve.

Mais forte, confortável e econômico do que nunca.  
Do jeito que as estradas pediram.

[www.mercedes-benz.com.br](http://www.mercedes-benz.com.br) | CRC: 0800 970 9090

 MercedesBenzCaminhoes

**Mercedes-Benz**

A marca que todo mundo confia.



**Expediente:****PRESIDENTES**

Francesco Cupello – SINDICARGA  
Eduardo Rebuzzo – FETRANSCARGA

**VICE-PRESIDENTES**

Silvio Carvalho – SINDICARGA  
Tania Drumond – FETRANSCARGA

**DIRETOR FINANCEIRO E ADMINISTRATIVO – SINDICARGA**

José Lúcio Bebber

**COORDENAÇÃO E REVISÃO**

Maryland Moraes

**EDITOR**

Guttemberg Santos  
(MTE/SRTE – RJ – N° 35541)

**PRODUÇÃO DE CONTEÚDO**

Elen Genuncio

**COLABORAÇÃO**

NTC&Logística  
Transcares  
Luciana Nahid  
Paulo Corrêa

**FOTOS**

Luiz Laprovita

**DIAGRAMAÇÃO**

Gustavo Gama

**FALE CONOSCO**

21 3194-5555 / 9 6963-0880

**E-MAIL**

imprensa@sindicarga.org.br

**PRODUÇÃO GERAL****Mais informações sobre o TRC**

**N**a edição deste mês, trazemos uma reportagem especial com o vice-prefeito eleito e futuro secretário Municipal de Transportes do Rio de Janeiro, Fernando Mac Dowell, que adianta as novidades da nova gestão para o TRC, dentre elas a criação de um órgão específico para integrar a estrutura organizacional da CET-Rio ou da própria Secretaria Municipal de Transportes. Na pauta de prioridades do novo órgão, amplo debate com a participação do setor para tratar das restrições para carga e descarga.

Mais uma vez, a questão da falta de segurança ocupa as páginas de nossa Revista. Desta vez, são abordadas as legislações específicas para coibir o roubo de cargas no estado do Rio de Janeiro, que, apesar de sancionadas, nunca saíram do papel. Na reportagem (página 27), o diretor de Segurança do SINDICARGA e da FETRANSCARGA, coronel Venancio Moura, alerta: “se nada for feito, várias empresas vão deixar o Estado, migrando para outros, e o Rio de Janeiro corre sério risco de desabastecimento”.

Ainda sobre segurança, enfocamos (página 29) os problemas enfrentados pelos motoristas que utilizam o Arco Metropolitano, transformado em rodovia da morte devido à falta de segurança e mobilidade, além da ocupação desordenada e consequente favelização das margens da via. Pesquisas apontam que, até setembro último, já foram contabilizados 300 roubos de caminhões, aproximadamente 300% do registrado em todo o ano de 2015, quando ocorreram 93 roubos na via.

A Revista Eu Amo Caminhão apresenta, ainda, na página 23, dados da pesquisa “Acidentes de trânsito no Brasil: características, custos e tendências”, coordenada pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea), que teve como objetivo identificar e mensurar os custos provocados pelos acidentes de trânsito nas aglomerações urbanas brasileiras, visando fornecer subsídios para a elaboração e avaliação de políticas públicas. Segundo o estudo, no Brasil, o trânsito mata, por ano, aproximadamente 43 mil pessoas e deixa mais de 515 mil com ferimentos graves. Esta triste estatística gera um custo para o país em torno de R\$ 50 bilhões.

Destacamos, também, a reportagem da página 12, sobre a defasagem do frete. Para enfrentar e, ao mesmo tempo, driblar esta crise, que provocou, no primeiro semestre deste ano, uma ampliação na defasagem dos valores de fretes, os empresários estão oferecendo descontos ou congelando tarifas como forma de se manter no mercado. Na opinião do assessor técnico da Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística (NTC&Logística), Lauro Valdívia, “a crise impele o transportador a ser mais criativo e a descobrir outras formas de sair desse gargalo”. A atenção, sinaliza, “tem que estar voltada para as contas da empresa”.

**Esperamos que tenham uma agradável e proveitosa leitura.**

# EU CAMINHÃO

6



Palavra do Presidente  
SINDICARGA

7



Coluna Jurídica

8



Sest/Senat

10

Especial



Fernando Mac Dowell  
Vice-Prefeito eleito

12



Defasagem do frete

14



Transcaries

15



Comjovem

16



Palavra do Presidente  
FETRASCARGA

17



36° Jantar de Confraternização

19



Discurso Urubatan Helou

21



Pesquisa CNT de Rodovias

23



Acidentes de trânsito

25



Fiscalização eletrônica

27



Roubo de cargas

29



Segurança no  
Arco Metropolitano

# PREZADO EMPRESÁRIO DO TRANSPORTE DE CARGAS

Informamos que a **FETRANSCARGA** contratou a **VALE SHOP** para dar atendimento aos funcionários do TRC-RJ no que se refere à cláusula **11ª da Convenção Coletiva de Trabalho 2016/2017 - ABONO PECUNIÁRIO**,

firmada entre o **SINDICARGA** e o Sindicato dos Rodoviários. Dessa forma, os pagamentos dos dias **05/10/2016** e **05/04/2017**, referentes ao **ABONO PECUNIÁRIO**, só poderão ser realizados por meio do Cartão Social **"EU AMO CAMINHÃO"** -

**VALE SHOP**, cuja adesão deve ser feita nos sites **www.euamocaminhao.com.br** e **www.valeshop.com.br/portal/eac**, ou na central de atendimento **VALE SHOP**, pelos seguintes telefones: **(21) 2025-1960 / 2025-1961 / 3176-6537** e **3176-6130**.



Qualquer esclarecimento adicional também poderá ser obtido junto ao **SINDICARGA** e à **FETRANSCARGA**.

Cordialmente,

**EDUARDO F. REBUZZI**  
Presidente da **FETRANSCARGA**

**FRANCESCO CUPELLO**  
Presidente do **SINDICARGA**

Informamos que o **SINDICARGA** e a **FETRANSCARGA** contrataram os prestadores de serviços abaixo indicados, para dar atendimento às empresas de transporte quanto aos diferentes benefícios que constam na **CCT 2016/2017**.

## BENEFÍCIOS SOCIAIS

### PLANO DENTAL E TICKET REFEIÇÃO

Empresa: **Siembra Beneficios**

**Contatos:** (021) 2711-1140 - 2620-0750

**E-mail:** dental@siembrabeneficios.com.br

**E-mail:** ticket@siembrabeneficios.com.br

**Site:** www.siembrabeneficios.com.br

### SEGURO DE VIDA SULAMÉRICA

Empresa: **Grupo Assure Corretagem de Seguros**

**Contatos:** (021) 3974-3131 - 08000212468

**E-mail:** vida@grupoassure.com.br

**Site:** www.grupoassure.com.br

### CARTÃO SOCIAL MASTERCARD

Empresa: **Vale Shop**

**Contatos:** (021) 2025-1960

**E-mail:** administrativo.rj@valeshop.com.br

**Site:** www.valeshop.com.br

# PALAVRA DO PRESIDENTE

## SINDICARGA

**A**migo transportador, estamos passando por momentos difíceis no Brasil. No âmbito político, são graves as acusações dos envolvidos em esquemas de corrupção e lavagem de dinheiro, revelações bombásticas. Na esfera econômica, talvez nunca tenhamos tido tantas incertezas. Em função disso tudo que estamos vivendo, vem o pior: especialistas afirmam, categoricamente, que essa tempestade política e econômica só deve passar daqui a alguns anos.

O importante, neste momento, é o empresário rever seus custos e processos.

Dia após dia, nosso setor vem sendo penalizado. O SINDICARGA está encabeçando uma luta em favor dos **transportadores de cargas pesadas que utilizam os portos do Rio para transportar mercadorias**. Denúncias graves estão vindo à tona: suspeitas de falsificação de documentos de entrada nos portos feita pela guarda portuária; perdas, extravios, roubos e furtos de permissão.

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) abriu um procedimento de fiscalização extraordinária na Companhia Docas do Rio de Janeiro, com o objetivo de apurar denúncias referentes a supostas condutas irregulares praticadas pela guarda portuária e pela administração do porto do Rio. Há, ainda, os excessos burocráticos impostos aos transportadores rodoviários, usuários dos serviços e empresas, no que diz respeito ao acesso aos portos do Rio e Itaguaí, onde se encontram os três terminais de contêineres que prestam atendimento à massa de embarcadores e exportadores.

Uma das denúncias referentes à Companhia Docas do Rio de Janeiro é a de que instrui seus guardas a realizar vistorias físicas aleatórias dos veículos,

sem o menor critério técnico, fazendo com que as transportadoras percam os agendamentos nos terminais, o que interfere na produtividade e na eficiência dos portos onde as operações de contêineres exigem máxima rapidez. Estamos acompanhando de perto e auxiliando, em tudo que é possível, os transportadores desse segmento ligados ao SINDICARGA. É nosso dever.

Vou mudar de assunto agora. Vou opinar sobre o que vem sendo discutido na área trabalhista. A 4ª Turma do TST entendeu, em decisão recentíssima, que o aviso prévio proporcional ao tempo de serviço também pode ser aplicado a favor do empregador, o que significa dizer que empregados que peçam demissão devem cumprir aviso trabalhado (ou indenizar a empresa com desconto em TRCT) em número de dias, proporcional ao tempo de serviço, tal qual é imposto à empresa, nos termos da Lei 12.506/2011. Em decisões também inovadoras e polêmicas, o STF também modificou, em sede de liminar, decisão do TST contrária à terceirização da empresa Enersul, permitindo a terceirização naquele caso. No entanto, prorrogou o julgamento do processo que trata da terceirização, mas já está avançando com julgamentos mais modernos e adequados à realidade dos empresários.

E o roubo de cargas? A cada dia piora ainda mais a realidade a que somos obrigados com esse tipo de crime. É impressionante como essa chaga vem se propagando.

O crescente aumento no índice de roubos colocou as rodovias brasileiras no mapa mundial das áreas de risco para transporte de cargas, segundo levantamento feito pelo JCC Cargo Watchlist, relatório mensal elaborado pela Joint Cargo Committee, um comitê misto formado por representantes da área de avaliação de risco do mercado segurador de Londres, Inglaterra. Esse relatório monitora o risco para cargas transportadas, seja por via aérea,



marítima ou terrestre, em várias partes do mundo. Numa lista com classificações indicativas por cor, os países são avaliados em sete graus diferentes de risco, que vão numa escala de baixo a extremo risco. A lista considera riscos como guerras, greves, pirataria e roubo de carga.

Foi sob esse tipo de avaliação que as estradas brasileiras receberam pontuação 3,4, classificando-as com risco muito alto para ocorrências de roubo de carga. A classificação ficou semelhante à recebida pelo México, que ficou com pontuação 3,6 e a mesma classificação (risco muito alto). Segundo levantamento da Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística (NTC&Logística), houve 19.250 registros de roubos de carga em 2015, no Brasil, índice 10% superior aos 17.500 registrados em 2014. O número de casos e o prejuízo contabilizado pelos transportadores foram recordes. O dano, somente com as mercadorias perdidas, soma R\$ 1,12 bilhão.

O Sudeste concentra 85,7% dos casos. O prejuízo estimado, na região, passa dos R\$ 775 milhões. O estado de São Paulo lidera a lista, contabilizando 44,1% das ocorrências. Em seguida, vem o Rio de Janeiro, que responde por 37,5% dos ataques criminosos. Segundo estudo da Confederação Nacional da Indústria (CNI) publicado no jornal O Globo, entre 2010 e 2015, o número de ocorrências de roubo e furto de cargas no Brasil cresceu 64%.

Mas não vamos cruzar os braços. Aliás, nunca cruzamos. Continuamos a enfrentar e brigar. Nosso setor é vital para a economia do país. E vamos lutar até o fim por dias melhores no nosso Brasil.

Forte abraço. ■

## OS OBSTÁCULOS LEGISLATIVOS DO TRC

O transporte rodoviário de cargas (TRC) é um dos setores mais importantes para a economia nacional. Entretanto, suas leis e normas reguladoras muitas vezes se transformam em obstáculos para as empresas operadoras do setor, em especial por questões relacionadas aos profissionais das áreas. As principais legislações atinentes às relações de trabalho e emprego no setor são as Leis 12.619/2012, substituída pela 13.103/15, e a de número 11.442/2007. Estas legislações trouxeram, e ainda trazem, expressivos impactos para o TRC, imprimindo verdadeiras mudanças na operação e mentalidade do transportador.

A assessora jurídica do SINDICARGA, Luciana Pamplona Barcelos Nahid, explica que a Lei 11.442/07 tem o intuito de buscar a formalização da utilização de mão de obra terceirizada no setor de transportes, regrado prática imprescindível especialmente ante os aumentos sazonais de volume de carga. Esta legislação, segundo a advogada, muito embora completa, deve ser utilizada com cautela pelos empresários de transporte, buscando combiná-la com relacionamento de efetiva autonomia com o motorista agregado, cuidando para não confundir jamais o relacionamento deste com aquele típico de motorista agregado. De acordo com a advogada, os tribunais do trabalho têm por tendência interpretar como relação de emprego aquela havida com a atividade-fim do empresário, como ocorre nos casos do agregado x transportadora.

“É imprescindível manter contato com o SINDICARGA para obter todas as informações necessárias à proteção do transportador na relação com seus agregados, minimizando, assim, os reconhecimentos judiciais de vínculos empregatícios com motoristas agregados”, alerta.

A Lei 13.103/2015, ressalta Luciana Nahid, estabeleceu uma das maiores alterações na rotina de trabalho do transportador dos últimos tempos: a inserção da jornada de trabalho. Até o advento da Lei 12.619/2012 – revogada pela atual legislação –, os motoristas eram enquadrados no artigo 62, inciso I da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), como trabalhadores externos, sem obrigação legal de controle de jornada, acarretando diversos problemas para o transportador empresário, o motorista, as decisões judiciais e a sociedade.

Luciana Nahid elucida que, anteriormente à Lei 12.619/2012 – um marco para o setor –, era complexo o controle do número de horas efetivamente dirigidas, dando margem a excessos que ampliavam o volume de acidentes nas estradas. Por outro lado, o judiciário trabalhista ficava dividido entre o enquadramento ou



**Luciana Nahid**  
Assessora jurídica do SINDICARGA

não do motorista naquele artigo da CLT, face às novas tecnologias que permitiam a localização do carro e o controle de horas rodadas, gerando diversas condenações em horas extras. Com isso, o empresário ficava à mercê da incerteza, tendo dificultada a análise de risco de seu negócio, tanto no que dizia respeito ao controle de acidentes, como, ainda, a condenações judiciais.

“Não há dúvida de que o período de transição foi difícil. A alteração de todo o procedimento operacional dos empresários de carga para inserção desse controle, somado às evidentes dificuldades do labor exercido em ambiente externo, foram, e para alguns ainda permanecem, desafiadoras”, avalia.

No entanto, explica, os benefícios decorrentes da utilização do controle de frequência, para redução de riscos operacionais, tornou compensador o esforço. Um grande auxílio também para o transportador é a previsão de banco de horas de 60 dias na norma coletiva, o que facilita o ajuste e a compensação, reduzindo custos. Outras importantes previsões trazidas pela Lei 13.103/2015 foram a possibilidade de extensão da jornada do motorista para até quatro horas, ao invés de duas, como previsto hodiernamente pela CLT, bem como a criação do tempo de espera.

O tempo de espera permite que o empresário pague ao empregado, no período em que este estiver aguardando carga e descarga ou em barreiras fiscais e alfandegárias, apenas o valor de 30% da hora/salário, não computando tais horas para o cálculo da jornada máxima do motorista. Assim, é possível ao motorista dirigir as oito horas diárias, acrescidas de até quatro horas excedentes, sem contar nestas as horas de espera. As ressalvas são, esclarece Luciana Nahid, a impossibilidade de recebimento, pelo empregado, de valor inferior ao seu salário base, caso sua jornada seja em maior parte composta por tempo de espera, bem como a garantia das 11 horas de intervalo entre uma jornada e outra.

“Assim, foram fundamentais para o setor a inserção de todas estas normas, na busca constante pela formalização e organização do trabalho. Quaisquer dúvidas atinentes às referidas legislações e suas implicações na operação da empresa, entre em contato com o SINDICARGA, pelo telefone (21) 3194-5555 ou pelo e-mail [juridico@sindicarga.org.br](mailto:juridico@sindicarga.org.br)”, orienta. ■

**SEST SENAT**  
**ESCOLA DE MOTORISTAS  
PROFISSIONAIS**



**Curso de Motorista Profissional de  
Transporte de Produtos Perigosos**

**CURSO GRATUITO\* – VAGAS LIMITADAS**

**Veja como se inscrever no site:**

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

\*Os contribuintes do SEST SENAT terão prioridade na seleção.

# ESCOLA DE MOTORISTAS PROFISSIONAIS

O SEST SENAT oferece a você, motorista de caminhão habilitado na categoria E, a oportunidade para se capacitar e atualizar seus conhecimentos. Para isso, algumas Unidades Operacionais do SEST SENAT ofertam o mais novo curso com o objetivo de ampliar a sua empregabilidade e a qualidade dos serviços prestados à sociedade.

Essa é uma grande chance de aprimoramento dos seus conhecimentos e troca de informações e experiências entre condutores de veículos de carga de alta tonelagem sobre as atuais exigências do mercado de trabalho.

**CURSO  
GRATUITO\***

*\*Os contribuintes do SEST SENAT terão prioridade na seleção.*



## Curso de Motorista Profissional de Transporte de Produtos Perigosos

Ordem de Execução	Componentes Curriculares	Carga Horária Teórica (h/a)	Carga Horária Prática por Aluno (h/a)
01	Visão Sistêmica do Setor de Transporte	8	--
02	Tecnologias Embarcadas	8	--
03	Atendimento Eficaz ao Cliente	16	--
04	Atualização de Curso Especializado para Condutores de Transporte de Produtos Perigosos	16	--
05	Condução Segura e Econômica	8	6
	Parcial	56	6
	<b>Total</b>		<b>62</b>

Veja como se inscrever no site:  
[www.sestsenat.org.br](http://www.sestsenat.org.br)

**SEST SENAT** | Serviço Social do Transporte  
Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte

[www.sestsenat.org.br](http://www.sestsenat.org.br) | 0800 728 2891 | [/SestSenatBrasil](#)

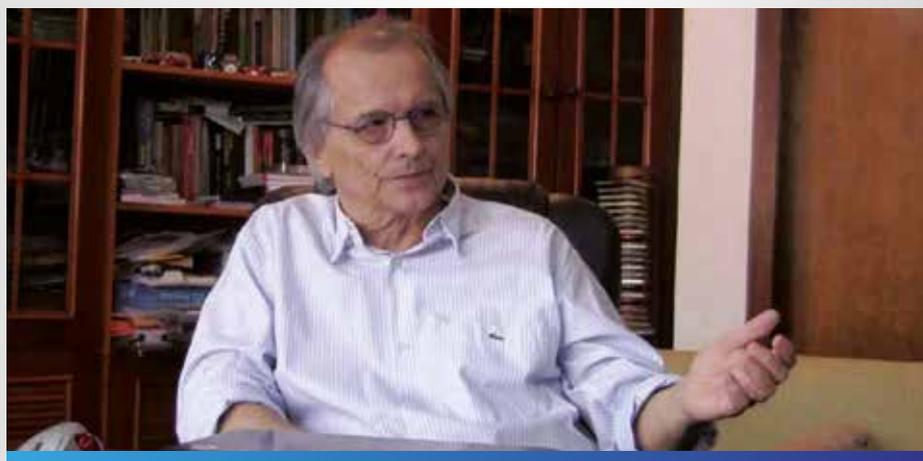
# O FUTURO SECRETÁRIO MUNICIPAL DE TRANSPORTES CONFIRMA A CRIAÇÃO DE ÓRGÃO VOLTADO PARA O TRC

Paulo Corrêa

**E**m entrevista exclusiva à revista *Eu Amo Caminhão*, o vice-prefeito eleito e futuro secretário Municipal de Transportes, Fernando Mac Dowell, afirmou estar sendo elaborado pela equipe técnica da Prefeitura o Plano de Mobilidade Urbana Sustentável – PMUS, que vai direcionar ações em infraestruturas de transportes da cidade até 2026.

O PMUS vai integrar modais motorizados e não motorizados em um sistema coeso e sustentável. E a Prefeitura do Rio vai dar atenção especial ao Transporte de Cargas da cidade com a criação de um órgão específico, que integrará a estrutura organizacional da CET-Rio ou da Secretaria de Transportes do Município. Fernando Mac Dowell é especialista em engenharia de transportes, participou

da concepção da Ponte Rio-Niterói, da Linha Vermelha e do Metrô, entre outras inúmeras obras de rodovias, ferrovias e aeroportos do país. Mac Dowell afirma que sua principal função será melhorar o sistema de transportes, “que está um caos”. Leia, agora, a íntegra da entrevista com o vice-prefeito eleito e futuro secretário Municipal de Transportes, Fernando Mac Dowell.



**Nova gestão eleita também vai desenvolver o**

**PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL – PMUS,**

**que visa nortear as ações de infraestrutura de transporte.**



**Eu Amo Caminhão** – O senhor é considerado uma das maiores autoridades brasileiras em engenharia de tráfego. O que o senhor pretende fazer para resolver os gargalos no trânsito da cidade?

**Fernando Mac Dowell** – Primeiramente, agradecer pela deferência feita a mim, apenas um entusiasta da Engenharia de Transportes como um todo. Com relação à resolução do conturbado

trânsito da cidade do Rio de Janeiro, prometemos muito trabalho, desta vez de forma planejada.

**EAC** – A Prefeitura pretende estimular o projeto de mobilidade urbana?

**FMC** – Está sendo elaborado o Plano de Mobilidade Urbana Sustentável (PMUS), que norteará as ações em infraestruturas de transportes da cidade até o ano de 2026. O PMUS deverá integrar modais motorizados e

não motorizados em um sistema coeso e sustentável, priorizando o transporte público, o deslocamento a pé e por bicicleta, e considerando emissões de gases do efeito estufa.

**EAC** – Segundo especialistas, 70% de toda carga que circula no país é feita por meio de caminhão. Podemos ter uma política específica para o setor?

**FMC** – Sim, pretendemos dar especial atenção ao transporte de cargas na Cidade do Rio de Janeiro, com a criação de um órgão específico que poderá integrar a estrutura organizacional da CET-Rio ou da própria Secretaria Municipal de Transportes.

**EAC** – A restrição para o processo de carga e descarga dificulta o trabalho dos transportadores. O senhor pretende rever esses horários?

**FMC** – Com a criação desse novo órgão específico para o transporte de cargas, todos esses assuntos serão rediscutidos com a participação do setor.

**EAC** – Algumas estradas, avenidas e ruas têm mais de 50 anos de existência, isso dificulta a circulação dos caminhões. O senhor pensa em modificar o traçado dessas vias para facilitar o tráfego de caminhões?

**FMC** – É mais lógico, mais fácil, mais rápido e mais barato que os veículos se adaptem às condições das vias.

**EAC** – O centro da cidade não permite, atualmente, a circulação de boa parte dos caminhões, principalmente aqueles de maior porte. Essa situação vai continuar ou o senhor pensa em algumas modificações?

**FMC** – Numa cidade como o Rio de Janeiro, com mais de 450 anos de existência, fica muito difícil mexer no sistema viário de sua área central e no centro dos principais bairros, todos já consolidados. Repito que, com a

criação desse novo órgão específico para o transporte de cargas, qualquer modificação será tomada ouvindo-se o setor.

**EAC** – É possível incentivar a criação de “truck centers” no centro da cidade? O caminhão maior descarrega nesses centros, e os menores fazem o trabalho de abastecimento do comércio?

**FMC** – Um “truck center” exige espaço, coisa difícil de obter e, quando obtido, é muito caro, no centro de uma cidade como o Rio de Janeiro. Desculpando-me por ser repetitivo, acredito que esse novo órgão específico para o transporte de cargas, atuando junto com o setor, encontrará as melhores soluções.

**EAC** – É possível fazer o trabalho de carga e descarga de madrugada?

**FMC** – Claro que sim, pois é feito em diversas cidades do país e do mundo. Inclusive aqui no Rio de Janeiro, onde parte da coleta de lixo é feita pela COMLURB no período noturno.



Não há impedimento para que supermercados, lojas de eletrodomésticos e outras sejam abastecidas na madrugada. Também, ninguém é leviano para fixar, para o período noturno, mudanças residenciais ou entregas de eletrodomésticos em residências.

**EAC** – O que o empresário do setor de transporte rodoviário de cargas pode esperar de sua gestão?

**FMC** – Trabalho, respeito e lealdade. ■



# DEFASAGEM

## FICA EM 9,81% NA CARGA FRACIONADA E EM 22,9% NA CARGA FECHADA, NO 1º SEMESTRE

**Custo com combustível e mão de obra são os principais fatores que pressionam a margem de lucro**

O transporte rodoviário de cargas é um dos setores que mais vem sentindo as mudanças no cenário da política econômica brasileira. Para enfrentar e, ao mesmo tempo, driblar este período, que provocou no primeiro semestre uma ampliação na defasagem dos valores de fretes, os empresários estão oferecendo descontos ou congelando tarifas como forma de se manter no mercado. Segundo levantamento do primeiro semestre do ano, feito pela Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística (NTC&Logística), 41% das transportadoras de carga deram descontos no valor dos fretes,

40% mantiveram os preços congelados e 19% reajustaram contratos, sendo que, na média, não repuseram a inflação anual de até 8,5% nos custos. Os números apontados pela pesquisa são alarmantes: há uma defasagem a ser eliminada entre o frete cobrado e os custos de 9,81% no transporte de cargas fracionadas e de 22,9% no transporte de cargas fechadas (lotação).

A pesquisa, realizada entre junho e julho desse ano, mostra ainda que 77% das empresas do setor tiveram queda no faturamento no primeiro semestre de 2016, resultado dos descontos nominais concedidos no frete neste



**Nova linha Atego. As estradas pediram mais robustez, mais carga e mais lucro. A Mercedes ouviu.**

Com o novo chassi, a linha Atego ficou ainda mais robusta e versátil para receber qualquer carroceria e encarar qualquer tipo de trabalho. E tudo isso sem descuidar do conforto na cabine e mantendo um baixo custo operacional. Os novos modelos têm mais capacidade de carga e garantem mais produtividade na sua operação. Vá até um concessionário e conheça essa novidade.

 MercedesBenzCaminhoes | [www.mercedes-benz.com.br](http://www.mercedes-benz.com.br) | CRC: 0800 970 9090

**Mercedes-Benz**  
A marca que todo mundo confia.



período, que alcançaram 2,6%, e do menor volume de carga transportado, que caiu, em média, 12,5%. Como efeito dominó, encaram o problema do atraso no recebimento dos fretes, que atinge 86% das transportadoras, levando 65,4% das empresas a terem caminhões parados, uma média de 11,2% da frota.

Para o assessor técnico da entidade Lauro Valdívia, as transportadoras já enfrentam forte defasagem no frete há alguns anos, como efeito de uma retração na economia. Entre os principais fatores que pressionam a margem de lucro das transportadoras, destaca, está a mão de obra e o combustível, responsáveis por quase metade dos custos. Nem mesmo a redução em 2,7% no preço do diesel nas refinarias, com reflexo estimado de R\$ 0,05 nas bombas, favoreceu o mercado, pois, no caso do frete de longa distância, acima de 2,4 mil quilômetros, significa diminuição de apenas 0,95% nos gastos operacionais.

“A crise impediu que a defasagem recuasse no meio do ano, como tradicionalmente ocorre. Este quadro vem se prorrogando há pelo menos dois anos, como efeito de uma superoferta de caminhões no mercado, decorrente de vários anos de crédito fácil para a aquisição de veículos. Além disso, o setor mais atingido é de ‘lotação’, composta por cargas mais industriais e agrícolas, que sofrem bastante influência do excesso de oferta de caminhões, porque, de um lado, há excesso de caminhão; de outro, há menos cargas. Separamos os índices porque entendemos que as realidades da carga fracionada para a carga lotação são muito distintas, e com essa nova análise teremos mais assertividade do que é praticado pelas transportadoras”, analisa Lauro Valdívia.



Na avaliação do assessor técnico da NTC&Logística, o setor vive um momento muito crítico, mas pode melhorar no próximo ano. Segundo ele, devido à crise econômica, os transportadores não foram capazes de repassar o aumento de custos ao preço do serviço. E é preciso entender os custos e cobrar corretamente pelo serviço, pois será ainda mais difícil o processo de retomada para quem negociou seu frete no limite ou abaixo dele. A saída, defende, é uma gestão consciente dos negócios, atenção no balanço das empresas, com a racionalização das contas, que passa por controle no combustível,

manutenção preventiva dos caminhões e investimento maior em logística para escapar das armadilhas de uma economia em crise.

“A defasagem no frete tem sua origem tanto no acúmulo das defasagens ao longo dos anos quanto na inflação dos insumos que compõem os custos, como o combustível, salário e manutenção dos veículos. A crise impele o transportador a ser mais criativo e descobrir outras formas de sair desse gargalo. A atenção tem que estar voltada para as contas da empresa”, aponta. ■

**NIVELADORES DE DOCA CARGOMAX**

Eficiência e tecnologia a seu serviço.

FINAME

100% NACIONAL Carbono BNDES

**Cargomax**<sup>®</sup>

SISTEMAS PARA DOCAS

55 21 2676-2560 • [www.cargomax.com.br](http://www.cargomax.com.br)

## LUZ NO FIM DA ESTRADA

Convidado especial do I Workshop Planejamento Estratégico 2017-2020, diretor-comercial da Volvo vai ao Espírito Santo para falar sobre mercado e perspectivas econômicas para 2017



O Transcares voltou a “olhar para frente”. A decisão de revisar seu Planejamento Estratégico exporá novas metas e desafios para o sindicato, e nada melhor do que pensar a curto, médio e longo prazos tendo acesso a informações relevantes. Neste caso, as informações foram passadas pelo diretor-comercial da Volvo Caminhões, Bernardo Fedalto Júnior, que esteve no Espírito Santo no dia 19 de outubro, especialmente para ministrar uma palestra sobre mercado de caminhões e perspectivas econômicas, à equipe e diretores da entidade, no I Workshop Planejamento Estratégico 2017-2020, na sede do sindicato, em Cariacica.

A decisão de revisar o planejamento foi tomada pelos diretores, no final do primeiro semestre do ano, com base nas mudanças pelas quais o Brasil vem passando em função da crise econômica e, conseqüentemente, da queda no volume das operações de transporte e logística Brasil a fora.

Confira, abaixo, um pouco do que o executivo da Volvo falou aos presentes.

**Infraestrutura** – “O Brasil possui muitos problemas de infraestrutura, o que acaba sendo um problema para melhorar a competitividade. Mas, apesar disso, nosso País possui um potencial de desenvolvimento enorme! E é com base nisso que a Volvo trabalha. O empresário brasileiro é sofisticado e nós, então, fazemos questão de oferecer ao mercado o que há de mais moderno”.

**Cenário econômico** – “O PIB de 2015 foi de -3,8. A estimativa é que o de 2016 feche em -3,1%, e existe consenso entre especialistas de que o PIB de 2017 será de 1,3%. Estamos, há dois anos, vivendo sob recessão, e a retomada de nossa economia será lenta. A atividade industrial caiu em setembro, o nível de confiança no Brasil ainda está baixo perante investidores, e o fluxo de veículos pesados continua abaixo da média. Mas, se compararmos a previsão de fechamento do PIB deste ano com a esperada para ano que vem, temos o que comemorar”.

**Caminhões pesados** – “Existe a expectativa de que a comercialização de veículos pesados suba em torno de 20% já em 2017. Isso se explica porque o segmento de caminhões é o que chamamos de pró-cíclico, ou seja, se a economia cresce, ele tende a crescer muito mais. Mas, se a economia cai, ele despenca! O mercado de pesados, aliás, será o primeiro a sair da crise, pois ele está ligado à agricultura e à retomada da indústria. Por outro lado, o mercado de veículos leves vai demorar um pouco mais para aquecer, pois eles estão mais ligados a bens de consumo”. ■

**RASTREADORES TRACER TAG**

Monitoramento de uma maneira prática, inteligente e confiável.

Pensamos diferente, quebramos paradigmas, combinamos as melhores tecnologias de localização disponíveis no mundo e fazemos o rastreador portátil mais eficiente, simples de se utilizar e seguro.

Resistência e durabilidade

- ✓ Temos a melhor solução do mercado para contornar o ataque por “jammer”
- ✓ Pega fixos de GPS, inclusive em muitos lugares cobertos.

WWW.TRACERTAG.COM

Tel. (12) 3905-4041  
Curta nossa Fan Page!  
facebook.com/TracerTag

# NATAL SOLIDÁRIO DO SINDICARGA, INICIATIVA DA

## COMJOVEM-RJ

## QUE SE REPETE COM SUCESSO

**O** Natal Solidário do SINDICARGA, realizado no dia 3 de dezembro, reuniu 600 crianças carentes do Rio de Janeiro – comunidades da Mangueira; Tirol; Quatro Bicas (Penha); Vila Cruzeiro (Complexo do Alemão) e Cesar Maia (Zona Oeste) – e refugiadas do Congo, da Palestina e da Colômbia. Crianças em tratamento contra o câncer e em reabilitação motora; meninos e meninas da Creche da Tia Edith, em Piedade, e do Projeto Faixa Preta de Jesus, retiradas de áreas com altos índices de criminalidade.

A iniciativa promovida, mais uma vez, pela Comissão de Jovens Empresários e Executivos – COMJOVEM do Rio de Janeiro – coordenada por André De Simone, também vice-coordenador da COMJOVEM Nacional e vice-presidente da Área Social do SINDICARGA –, contou com a participação da Cáritas Arquidiocesana do Rio de Janeiro, um organismo da Conferência Nacional dos Bispos do Brasil (CNBB) que está inserido nos trabalhos da Arquidiocese do Rio de Janeiro.

Foi um dia inteiro de folia e brincadeira – jogos de futebol, pipas, piscina, pintura, fantasias, música –, com a participação de recreadores e voluntários dando vida ao imaginário infantil, super-heróis e personagens encantados, além da distribuição de brinquedos.

A principal surpresa ficou por conta da chegada do bom velhinho num helicóptero. Vestido de Papai Noel, o presidente do SINDICARGA, Francesco Cupello, recebido com a maior algazarra pela meninada, declarou, comovido: “é muito gratificante dar amor e alegria para essas crianças. Elas são o futuro desse país, é preciso olhá-las com todo carinho”.

O menino Luan, de 10 anos, da comunidade Vila Cruzeiro, disse nunca ter visto uma festa assim. “Estou muito feliz porque hoje é um dia muito legal na minha vida”. Jéssica, de 7 anos, se emocionou bastante com os super-heróis e outros personagens: “Gostei muito do Capitão América, das fadas e da Emília”.

Para o coordenador executivo do Projeto Faixa Preta de Jesus, Ricardo Cavalcante, “são ações desse tipo que nos incentivam a lutar ainda mais para retirar esses meninos e meninas do crime e da exclusão social”.

A organização do evento ficou a cargo dos grupos Corações Solidários e Agir, entidades sem fins lucrativos, voltadas ao bem-estar das inúmeras vidas carentes de afeto e bens materiais. A festa do Natal Solidário do SINDICARGA aconteceu na sede campestre da BGA – Bolsa de Gêneros Alimentícios do Estado do Rio de Janeiro, em Vargem Grande. ■



### Parceiros do NATAL SOLIDÁRIO:

**SINDICARGA** – Sindicato das Empresas do Transporte Rodoviário de Cargas e Logística  
**FETRASCARGA** – Federação das Empresas do Transporte de Cargas do Estado do Rio de Janeiro  
**BGA** – Bolsa de Gêneros Alimentícios do Estado do Rio de Janeiro  
**ASSERJ** – Associação de Supermercados do Estado do Rio de Janeiro  
**ADERJ** – Associação de Atacadistas e Distribuidores do Estado do Rio de Janeiro  
**SINDIBEB** – Sindicato das Empresas Distribuidoras e Transportadoras de Bebidas do Estado do Rio de Janeiro  
**ACEGRI** – Associação Comercial dos Produtores e Usuários da Ceasa Grande Rio e São Gonçalo  
**SINDIFRUTAS** – Sindicato do Comércio Atacadista de Frutas  
**SEST SENAT** – Serviço Social do Transporte e Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte  
**Versailles**  
**Corações Solidários**  
**Agir**  
**Studio Nate**

# PALAVRA DO PRESIDENTE

FETRANSCARGA



## OS RUMOS DO PAÍS EM NOSSAS MÃOS

**E**m fevereiro último, com base no que vinha acontecendo no Brasil nos últimos anos e, também, procurando antever os caminhos que seriam percorridos em 2016, invoquei o espírito dos Três Mosqueteiros, na verdade quatro, *Athos, Porthos, Aramis e d'Artagnan*, cujo lema era “**Um por todos, todos por um**”, chamando à responsabilidade a sociedade brasileira, representada pelas instituições organizadas, para exigir, de baixo para cima, um ordenamento dos poderes instalados em todos os níveis e regiões do país, batendo à porta do Legislativo, Executivo e Judiciário federais.

Na ocasião, concluí: *Ou nos unimos e tentamos mudar o nosso Brasil, ou deixemos que prevaleça o cada um por si e Deus por todos.*

Pois bem, inegavelmente, o que não faltou em nosso país, no ano que se encerra, foi ação, tanto na mobilidade social quanto nos processos judiciais, que se avolumaram em torno da Operação Lava Jato e acarretaram significativas mudanças na gestão do país e dos estados, culminando com o afastamento dos titulares dos principais poderes, como a da Presidência da República e o da Câmara dos Deputados, entre outros.

Mas o país, lamentavelmente, ainda patina e muito nesse lamaçal,

criando insegurança jurídica e dificuldades profundas na economia, com afastamento de investidores e suspensão de projetos, gerando o alto índice de desemprego que vem massacrando famílias e jovens, e agravando o quadro de temor geral, especialmente no nosso querido Estado do Rio de Janeiro. Com finanças totalmente descontroladas, o governo estadual perdeu a capacidade de gestão e o equilíbrio necessário dentro do legislativo.

Outros estados também seguem nesse mesmo desequilíbrio, e a percepção da maior parte dos brasileiros é de falta de controle e de esperança, pelo menos a médio prazo.

E o que nos cabe, como entidades com lideranças empresariais tradicionais, com histórias de nacionalismo e de defesa do país? Ousar! Sim, atuar de forma equilibrada e ainda mais contundente, em defesa da harmonia nacional. Não podemos ficar reféns dos fatos gerados pelos que teriam a obrigação de zelar e tratar dos recursos arrecadados, que não são “públicos”. Como bem disse a Primeira Ministra do Reino Unido, Margareth Thatcher: “Não existe dinheiro público. Existe apenas dinheiro do pagador de impostos”. Este é o nosso compromisso maior. Valorizar aqueles que seguem esta linha e agem com correção, e pressionar os que não exercem seus papéis de forma honesta e competente para o país.

2017, pelas previsões de empresários, economistas e outros analistas, também será um ano muito difícil, com crescimento do PIB rondando o zero. Temos pautas importantes a serem tratadas, como reforma da legislação trabalhista, previdenciária, simplificação tributária e combate ao roubo de cargas, entre outros.

Empresas em geral investiram muito nos últimos anos e, com a queda nos volumes de faturamento e de margens, além do aumento nos custos, deverão ter muita atenção e agilidade nas decisões, procurando antecipar as melhores alternativas.

No nosso segmento, o TRC, não é diferente, inclusive considerando que somos atividade-meio. Vamos continuar a postos e dispostos a colaborar com nossas empresas e trabalhadores.

A vida continua. Vamos sempre olhar para frente, sabendo que o rumo do país também está em nossas mãos.

Boas Festas e fraterno abraço. ■

Eduardo F. Rebuzzi  
Presidente da Federação do Transporte  
de Cargas do Estado do Rio de Janeiro  
– FETRANSCARGA e Presidente do  
Conselho Empresarial de Logística e  
Transporte da Associação Comercial do  
Rio de Janeiro – ACRIO



O 36º Jantar de Confraternização dos Transportadores Rodoviários de Cargas realizado pelo SINDICARGA, com o apoio da FETRANSCARGA e patrocínio da Mercedes-Benz, Prima Vida Dental, Equipo Scania e Vale Shop, reuniu lideranças nacionais do setor, autoridades, empresários e amigos, no Salão Nobre do Fluminense Football Club, no dia 10 de dezembro, que muito contribuem para o desenvolvimento do setor e, conseqüentemente, do país.

O evento contou com a presença do vice-prefeito eleito do Rio de Janeiro, Fernando Mac Dowell; do deputado estadual Rosenverg Reis; do vereador Marcelo Arar; do presidente da Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística (NTC&Logística) e da Federação Interestadual das Empresas de Transporte de Cargas (FENATAC), José Hélio Fernandes; do vice-presidente da NTC&Logística, Urubatan Helou; do presidente do Sindicato das Empresas de Transporte de Cargas de São Paulo e Região (SETCESP), Tayguara Helou; do presidente do Sindicato das Empresas de Transportes de Cargas e Logística do Sul Fluminense – SULCARJ, José Marciano de Oliveira; do presidente do Sindicato das Empresas de Transportes Rodoviário de Cargas de Campos-RJ – SINTRANSPORTES, D’janir Azevêdo; do vice-presidente do Sindicato das Empresas de Transportes de Carga de Nova Friburgo – SETCANF, Evaristo Monteiro; do Superintendente do Sindicato das Empresas de Transportes de Cargas & Logística no Estado do Espírito Santo – TRANSCARES, Mário Natali; do presidente da Associação de Atacadistas e Distribuidores do Estado do Rio de Janeiro (ADERJ), Hélio Castor Maciel, além de autoridades ligadas ao setor, como representantes das Polícias Federal, Civil, Militar e Rodoviária Federal, convidados pelo diretor de Segurança do SINDICARGA e da FETRANSCARGA, coronel Venancio Moura.

Também estiveram presentes os ex-presidentes do SINDICARGA, Baldomero Taques Filho, Tania



Drumond, Francisco César Holanda de Oliveira e Eduardo Ferreira Rebuzzi, presidente da FETRANSCARGA. André De Simone, coordenador da COMJOVEM-RJ, recentemente nomeado vice-presidente da COMJOVEM Nacional e vice-presidente da Área Social do SINDICARGA, representou os jovens empresários do TRC-RJ.

Como tradicionalmente ocorre nesse encontro anual, foram homenageadas pessoas de inegável relevância, que muito contribuem para a evolução do setor e, conseqüentemente, pelos interesses nacionais.

Na categoria “Destaque 2016 – Empresário de Transporte e Logística”, o homenageado foi Urubatan Helou, personalidade das mais importantes do Transporte Rodoviário de Cargas no país. Natural de Uberlândia (MG), foi para São Paulo aos 19 anos, onde passou a residir desde então. Fundador da Braspress, uma das maiores empresas de transporte de cargas fracionadas e encomendas do Brasil, capacitada ao atendimento em todo o território nacional, Urubatan Helou faz questão de ressaltar ser a Braspress um grande empreendimento originado de uma iniciativa humilde.

Líder sindical de grande mérito, Urubatan Helou, em sua brilhante gestão como presidente do SETCESP, de 2004 a 2006, alçou várias conquistas, destacadamente nos campos tributário e de infraestrutura, e empreendeu importantes iniciativas, como a criação do SETCESP Itinerante e a reativação da COMJOVEM – Comissão de Jovens Empresários e Executivos do SETCESP, cujo sucesso veio a ensinar a criação, por parte da NTC&Logística, da COMJOVEM Nacional.

O segundo homenageado, na categoria “Destaque 2016 – Gestão Inovadora da NTC&Logística”, foi o empresário José Hélio Fernandes, notoriamente reconhecido pelo trabalho realizado, tanto na iniciativa privada como nas entidades patronais. Natural de Silvânia, interior de Goiás e residente em Brasília desde 1972, José Hélio Fernandes é presidente da NTC&Logística desde janeiro de 2014, tendo sido reeleito para mais um mandato. Formado em Administração de Empresas, é empresário do Transporte Rodoviário de Cargas desde a década de 1970. Ingressou na atividade sindical no início dos anos 90, tendo sido eleito presidente do Sindicato das Empresas de Transporte de Cargas do Distrito Federal – SINDIBRÁS em 1993 e, posteriormente, presidente da Federação Interestadual das Empresas de Transporte de Cargas – FENATAC, cargo que vem ocupando com louvor. É, também, membro do Conselho Fiscal da Confederação Nacional do Transporte – CNT e presidente do Conselho Regional Centro-Oeste I do SEST SENAT. Competente e equilibrado, José Hélio Fernandes é um dos mais estimados líderes do TRC nacional.

O terceiro homenageado, na categoria “Destaque 2016 – ADERJ – Entidade Parceira”, foi o empresário Hélio Castor Maciel, personalidade de confirmado êxito à frente da ADERJ e na sua trajetória como líder do setor atacadista/distribuidor. Como bem registra o livro dos 25 anos da ADERJ, de 2011, Hélio Castor Maciel “é um guerreiro de todas as horas e, dentre os que fizeram parte da fundação



da entidade, é o único que continua à frente das ações e decisões, tendo participado de todas as diretorias”. Hélio Castor Maciel é responsável pela parceria da ADERJ com o SINDICARGA, na luta pela repressão e combate ao roubo de cargas; em ações sociais como a do Natal Solidário, que reuniu 600 crianças carentes e refugiadas, além da promoção de reuniões e encontros com autoridades municipais e estaduais.

O último homenageado da noite, na categoria “Destaque 2016 – Empresário do TRC RJ”, foi Donizeti de Assis Dias Pereira, sócio-diretor da Tranziran Transportes, operadora de transporte multimodal. Nomeado vice-presidente de Carga Pesada do SINDICARGA, atua efetivamente em prol do TRC-RJ, a exemplo da excelente coordenação junto aos transportadores da área portuária do Rio de Janeiro, em colaboração aos esforços empreendidos

pelos presidentes da FETRANSCARGA, Eduardo Rebuzzi, e do SINDICARGA, Francesco Cupello, para que o prefeito Eduardo Paes revogasse o Decreto 42.252, de 14/09/2016, que mantinha as restrições, para a circulação de veículos de carga e a operação de carga e descarga na cidade, estabelecidas no período dos Jogos Olímpicos e Paralímpicos.

O presidente do SINDICARGA, Francesco Cupello, e o presidente da FETRANSCARGA, Eduardo Rebuzzi, cumprimentam, mais uma vez, estes representantes do TRC, como tantos outros já homenageados, que valorizam o setor com seu empenho, trabalho e seriedade, contribuindo assim com o progresso e o desenvolvimento econômico e social do Brasil. ■





**DISCURSO DE**

# URUBATAN HELOU

**M**eu amigo Rebuzzi, amigo Francesco, estou feliz por estar aqui, hoje, com vocês, reencontrando e celebrando com grandes companheiros, como Baldomero, César, Tania e outros tantos aqui presentes.

Quero dizer a vocês que todo o DNA do país começa pelo Rio de Janeiro. Precisamos lembrar que a NTC&Logística, fundada em 1963, partiu de uma iniciativa do nosso querido Orlando Monteiro, na época presidente de uma das maiores empresas de transporte do país, a Interbrasil. Rumou para São Paulo, juntou-se a outros tantos empresários, criaram a Comissão Norte/Nordeste e fundaram a nossa NTC. Precisamos lembrar a longevidade do SINDICARGA, que deu origem à nossa atividade sindical, e lembrar que, com o Sistema CNT, nós criamos o guarda-chuva do nosso setor, em número de

sindicatos, associações, federações, que culminou, na década de 90, com o trabalho de um deputado constitucional chamado Denisar Arneiro, dando origem ao nosso SEST SENAT, atualmente a obra que aí está, dimensionada em todo o país, com 138 unidades, fazendo formação profissional. E, a partir de 2019, com uma responsabilidade ainda muito maior, a partir do momento em que os empregos começarem a trocar de lugar.

Sim, nós começamos a pensar, agora, na indústria 4.0\*, a internet das coisas para as coisas, de pessoas para coisas, das coisas para as pessoas. É uma mudança de sinal do mercado de trabalho e, nesse contexto em particular, a CNT e o Sistema S têm que exercer e exercerão um papel fundamental no desenvolvimento dos nossos profissionais e no aperfeiçoamento de nossas empresas. Será a CNT no nosso novo Brasil, um novo Brasil de uma democracia ainda muito jovem, que hoje depura a

sua democracia adolescente. Desta abertura democrática, tivemos o grande Itamar Franco, que sucedeu ao Collor. Em seguida, veio o Fernando Henrique Cardoso, que fez um segundo mandato deplorável. Depois do Fernando Henrique Cardoso, tivemos o Lula. Depois do Lula, tivemos a Dilma, o país sempre procurando o nome de um salvador. Finalmente, entendemos que não existem salvadores, existem instituições fortes. São as instituições que farão, efetivamente, com que a nossa democracia possa se consolidar de forma definitiva para nos transformarmos de fato na nação pela qual todos esperamos, na nação que todos queremos para que os nossos negócios possam prosperar, gerando empregos e cumprindo o seu rito social.

Não posso sair daqui sem, antes, fazer uma saudação especial ao presidente da NTC, meu companheiro Zé Hélio, que tem feito um trabalho diuturno frente àquela

entidade, no sentido de reorganizar, reaproximar o país em torno de uma única causa. Nessa simbiose do setor, a cidade do Rio de Janeiro traz, hoje, mais um efeito histórico fantástico, com o vice-prefeito eleito Fernando Mac Dowell, um homem que traz no seu cerne o vírus da logística. É por intermédio da logística que resolveremos todos os problemas das cidades, das metrópoles do país. Na verdade, os interesses das cidades, doutor Fernando, e os interesses do transporte rodoviário de cargas se misturam. Se piora a cidade, pioram os resultados dos negócios. Quanto melhor for a cidade, quanto mais segura, quanto mais fluida ela for, melhor é o resultado de nossos negócios. Portanto, todas as

propostas que forem direcionadas ao poder público municipal do Rio de Janeiro, oriundas do nosso setor, serão propostas de interesse público e da maior importância para a cidade do Rio de Janeiro. Tenho certeza absoluta de que nós haveremos de estar fazendo uma nova história no Rio de Janeiro, revogando ainda o princípio de que o furto e o assalto se banalizaram, não só pelo combate que hoje tem sido feito pelas autoridades policiais, mas também acabando com esse processo de resignação que toma conta da população. O roubo de carga não é uma coisa simples, é uma coisa letal, que agride patrimônio, que destrói valores, e é com valores que se constrói uma nova sociedade.

Tenho certeza de que, hoje, todos os brasileiros, não só os cariocas, olham para o mesmo ponto, dão-se as mãos e caminham para a consolidação do nosso país e do nosso querido Rio de Janeiro.

Muito obrigado, estou muito feliz por ter recebido essa homenagem, que eu vou guardar no peito. Vocês me emocionaram. De novo, meu muito obrigado. ■

\*Conceito de indústria proposto recentemente, que engloba as principais inovações tecnológicas dos campos de automação, controle e tecnologia da informação, aplicadas aos processos de manufatura. A partir de Sistemas Cyber-Físicos, Internet das Coisas e Internet dos Serviços, os processos de produção tendem a se tornar cada vez mais eficientes, autônomos e customizáveis.

Quando o assunto é consultoria em **benefícios** para o **setor sindical**, a **Siembra** entrega as **melhores soluções e resultados**.



Parceiros Homologados



21 2711-1140 | [www.siembrabeneficios.com.br](http://www.siembrabeneficios.com.br)

# 58,2%

**CNT** | Confederação Nacional do Transporte

**A**s estradas brasileiras vão de mal a pior. Levantamento da Confederação Nacional do Transporte (CNT) e do SEST/SENAT constatou que 58,2% dos 103.259 km analisados apresentam algum tipo de problema, o que gera aumento de 24,9% no custo operacional do transporte. Nos trechos considerados péssimos, esta elevação pode chegar a 91,5%. Além do maior consumo de combustível e de emissões, o pavimento ruim gera mais desgaste das peças dos veículos, aumentando os gastos com manutenção, lubrificantes e pneus.

Entre as regiões brasileiras, o Norte é a que tem as piores condições de pavimento e, conseqüentemente, o maior acréscimo de custo operacional ao transportador (34,3%). Já o Sudeste é a região onde há menos custo adicional (21,2%). As estradas localizadas no Rio de Janeiro são consideradas ótimas ou boas. Do total, são 37,1% (940 km) que apresentam algum tipo de deficiência. Entretanto, a maior discrepância ocorre na comparação entre os tipos de gestão. Enquanto o custo adicional médio nas rodovias concedidas é de 9,6%, esse percentual chega a 28,7% naquelas geridas pelo setor público.

A Pesquisa CNT de Rodovias 2016 aconteceu de 4 de julho a 2 de agosto. Dividida por tipo de gestão (pública e concessionada), por jurisdição (federal e estadual), por região e por unidade da Federação, o estudo avalia também os corredores rodoviários, que unem dois ou mais polos de atração econômica com denso fluxo de tráfego de veículos; apresenta análises socioeconômica e ambiental, e traz o ranking de qualidade de 109 ligações rodoviárias pesquisadas. Há, ainda, informações sobre infraestrutura de apoio e resultados por rodovia. Na opinião do presidente da CNT, Clésio Andrade, a má qualidade das rodovias é o reflexo de

## DAS RODOVIAS BRASILEIRAS APRESENTAM PROBLEMAS

### QUE VÃO DA PAVIMENTAÇÃO À SINALIZAÇÃO E GEOMETRIA DA VIA

um histórico de baixos investimentos no setor. De acordo com cálculos da CNT, seriam necessários investimentos da ordem de R\$ 292,54 bilhões para que a malha rodoviária fosse adequada com obras de duplicação (R\$ 137,13 bilhões), construção de novos trechos e pavimentação (R\$ 98,33 bilhões), restauração e solução de pontos críticos (R\$ 57,08 bilhões).

Além de os recursos serem insuficientes, o montante autorizado não é aplicado na velocidade necessária. De acordo com o estudo, o investimento federal em infraestrutura de transporte em todos os modais, em 2015, foi de apenas 0,19% do Produto Interno Bruto (PIB). Este foi o ano em que houve a menor quantidade de investimentos em rodovias desde 2011, alcançando somente R\$ 5,95 bilhões. Do total de recursos autorizados para infraestrutura de transporte rodoviário (R\$ 9,37 bilhões), 36,52% (R\$ 3,42 bilhões) não foram utilizados. O valor investido em rodovias representou, em 2015, quase a metade do que o país gastou com acidentes apenas na malha federal (R\$ 11,15 bilhões). Até setembro deste ano, dos R\$ 6,55 bilhões autorizados para investimento em infraestrutura rodoviária, R\$ 6,34 bilhões foram pagos.

“Essa distorção nos gastos públicos tem causado graves prejuízos à sociedade brasileira, desde o desestímulo ao capital produtivo, passando pelas dificuldades de escoamento da produção até a perda de milhares de vidas”, avalia Clésio Andrade.

A 20ª edição da Pesquisa traz outros dados alarmantes. Em relação ao pavimento, 48,3% dos trechos avaliados receberam classificação regular, ruim ou péssimo. Na sinalização, 51,7% das rodovias apresentaram algum tipo de deficiência. Na variável geometria da via, foram constatadas falhas em 77,9%

#### As localizadas no Rio de Janeiro são consideradas ótimas ou boas

da extensão pesquisada. De 2015 para 2016, houve aumento de 26,6% no número de pontos críticos (trechos com buracos grandes, quedas de barreiras, pontes caídas e erosões), passando de 327 para 414.

O levantamento mostra o gasto desnecessário de mais de 700 milhões de litros diesel, que pode gerar, em 2016, prejuízo de R\$ 2,34 bilhões aos transportadores. Esse valor leva em consideração a qualidade do pavimento. Devido ao aumento das frenagens e acelerações em função da pavimentação inadequada, o desperdício de diesel dos veículos de carga chega, em média, a 5%, provocando maior emissão de poluentes. A estimativa da CNT é que essa queima de diesel excedente contribua para a emissão desnecessária de 2,07 megatoneladas de CO2 em 2016.

Confiantes na atual política nacional, o presidente da CNT afirma que “os dados apresentados no estudo indicam a necessidade de fortes investimentos na infraestrutura de transporte e logística, de priorização de projetos e de modernização da infraestrutura rodoviária”. Clésio Andrade avalia que a Pesquisa se consolidou como relevante instrumento gerencial para os transportadores, assim como referência para o planejamento de investimentos públicos e privados em todo o país.

#### Principais dados da pesquisa sobre as condições das rodovias

Apesar de o transporte rodoviário de cargas ser responsável por mais de 60% do volume de mercadorias movimentadas no país, a densidade da malha rodoviária pavimentada do Brasil, segundo o levantamento da CNT,

é ainda muito pequena, principalmente quando comparada com a de outros países de dimensão territorial semelhante. São aproximadamente 25 km de rodovias pavimentadas para cada 1.000 km<sup>2</sup> de área, o que corresponde a apenas 12,3% da extensão rodoviária nacional. Nos Estados Unidos, são 438,1 km por 1.000 km<sup>2</sup> de área. Na China, 359,9 km e, na Rússia, 54,3 km. Ao analisar as regiões, o Nordeste concentra o maior percentual de infraestrutura rodoviária (30,8%), seguido do Sudeste (19,3%), do Sul (18,5%), do Centro-Oeste (17,6%) e do Norte (13,7%).

A expansão da malha rodoviária pavimentada também não acompanha o ritmo de crescimento da frota de veículos. Nos últimos dez anos (de julho de 2006 a junho de 2016), a frota cresceu 110,4%, enquanto a extensão das rodovias federais aumentou somente 11,7%. Além desses problemas, grande parte dos trechos que têm pavimento não está em bom estado. Com isso, o Brasil ocupa a 111ª posição no ranking de competitividade global do Fórum Econômico Mundial, no quesito qualidade da infraestrutura rodoviária. O ranking divulgado em setembro deste ano analisou 138 países. Na América do Sul, alguns países com melhor avaliação são Chile (30ª), Uruguai (98ª) e Argentina (103ª).

### Gestão Pública x Gestão Privada

Os trechos de rodovias administradas pela iniciativa privada foram classificados como ótimos ou bons (78,7%), enquanto em apenas 21,3% foram identificados problemas no pavimento, na sinalização ou na geometria (regulares, ruins ou péssimos). Já nas rodovias sob gestão pública, a Pesquisa mostra uma situação inversa: 67,1% apresentam algum tipo de deficiência e estão classificadas como regulares, ruins ou péssimas. A conclusão a que a CNT chegou, com base no estudo, é que a iniciativa privada é menos burocrática e mais eficiente; portanto, consegue definir a aplicação dos recursos de forma mais rápida.

### Acidentes em rodovias federais

De acordo com a Pesquisa, os 121.438 acidentes registrados em rodovias federais policiadas, em 2015, provocados devido às imperfeições no pavimento, aos problemas de sinalização e à inexistência de dispositivos de segurança em curvas

perigosas, geraram um custo de R\$ 11,15 bilhões ao país. Para chegar a esse valor, a CNT atualizou, com base no número de acidentes registrados em 2015 e na inflação do período, um estudo desenvolvido pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea), pela Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP) e pelo Departamento Nacional de Trânsito (Denatran). O estudo estima os custos da perda de vidas, dos danos materiais dos veículos e da perda de

cargas em acidentes de trânsito. A Pesquisa CNT sugere a eliminação dos 414 pontos críticos, a implantação de defensas em 51.459 km, a construção de acostamento em 43.750 km e a recuperação do pavimento, considerando os pontos mapeados pela PRF como concentradores de acidentes. ■

### Ranking das Ligações Rodoviárias - 10 melhores

Posição	Nome	Rodovias	Classificação	Gestão Concessionada
1ª	São Paulo SP - Limeira SP	SP-310/BR-364, SP-348	Ótimo	Sim
2ª	Bauru SP - Itirapina SP	SP-225/BR-369	Ótimo	Sim
3ª	São Paulo SP - Uberaba	MG BR-050, SP-330/BR-050	Ótimo	Sim
4ª	São Paulo SP - Taubaté SP	SP-070	Ótimo	Sim
5ª	Barretos SP - Bueno de Andrade SP	SP-326/BR-364	Ótimo	Sim
6ª	Ribeirão Preto SP - Borborema SP	SP-330/BR-050, SP-333	Ótimo	Sim
7ª	São Paulo SP - Itaipá SP - Espírito Santo do Turvo SP	SP-255, SP-280/BR-374	Ótimo	Sim
8ª	Araraquara SP - São Carlos SP - Franca-Itirapuã SP	SP-255, SP-318, SP-334, SP-345	Ótimo	Sim
9ª	Tietê SP - Jundiá SP	SP-300	Ótimo	Sim
10ª	Catanduva SP - Taquaritinga SP - Ribeirão Preto SP	SP-322, SP-322/BR-265, SP-323, SP-330/BR-050, SP-351	Ótimo	Sim

### Ranking das Ligações Rodoviárias - 10 piores

Posição	Nome	Rodovias	Classificação	Gestão Concessionada
109ª	Natividade TO - Barreiras BA	BA-460, BA-460/BR-242, TO-040, TO-280	Ruim	
108ª	Jataí GO - Piranhas GO	BR-158	Ruim	
107ª	Marabá PA - Dom Eliseu PA	BR-222	Ruim	
106ª	Rio Verde GO - Iporá GO	GO-174	Ruim	
105ª	São Vicente do Sul RS - Santana do Livramento RS	BR-158, RS-241, RS-640	Ruim	
104ª	Teresina PI - Barreiras BA	BR-020, BR-135, BR-235, BR-343, PI-140, PI-141/BR-324, PI-361	Ruim	
103ª	Brasília DF - Palmas TO	BR-010, DF-345/BR-010, GO-118, GO-118/BR-010, TO-010, TO-050, TO-050/BR-010, TO-342	Ruim	
102ª	Marabá PA - Wanderlândia TO	BR-153, BR-230, PA-153/BR-153	Regular	
101ª	Barracão PR - Cascavel PR	BR-163, PR-163/BR-163, PR-182/BR-163, PR-582/BR-163	Regular	
100ª	Belém PA - Guaraí TO	BR-222, PA-150, PA-151, PA-252, PA-287, PA-447, PA-475, PA-483, TO-336	Regular	

# ACIDENTES DE TRÂNSITO NO BRASIL

**N**o Brasil, o trânsito mata, por ano, aproximadamente 43 mil pessoas e deixa mais de 515 mil com ferimentos graves. Nas estradas federais, os veículos pesados, que representam apenas 4% da frota nacional, estão envolvidos em 51% dos acidentes fatais. Esta triste estatística gera um custo para o país em torno de R\$ 50 bilhões, sendo que, desse montante, R\$ 12,3 bilhões são gastos em acidentes nas rodovias federais e o restante, em vias estaduais e municipais. Os valores se referem a cuidados com saúde e perda de produção das vítimas devido às lesões ou morte; danos materiais e procedimentos de remoção dos veículos acidentados. Esses índices colocam o Brasil no terceiro lugar mundial de acidentes de trânsito, sendo superado apenas pela China e Índia.

Os dados constam da pesquisa “Acidentes de trânsito no Brasil: características, custos e tendências”, coordenada pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea). O objetivo do estudo foi identificar e mensurar

os custos provocados pelos acidentes de trânsito nas aglomerações urbanas brasileiras, visando fornecer subsídios para a elaboração e avaliação de políticas públicas. De acordo com um pesquisador do órgão, Carlos Henrique Ribeiro de Carvalho, o

**MATAM  
ANUALMENTE  
CERCA DE  
43 MIL  
PESSOAS**

**A MAIORIA  
DOS ACIDENTES  
OCORRE EM  
ESTRADAS  
FEDERAIS**

acidente tem especial relevância entre as externalidades negativas produzidas pelo trânsito, não somente pelos custos econômicos provocados, mas, sobretudo, pela dor, sofrimento e perda de qualidade de vida imputados às vítimas, seus familiares e à sociedade como um todo.

“As estatísticas oficiais mostram um expressivo número de mortes em acidentes de trânsito. Precisamos entender que quem arca com este custo é a sociedade brasileira, pois vai além de questões materiais. A perda de uma vida é um valor imensurável. No círculo familiar da vítima, por exemplo, é representado, principalmente, pelo tempo gasto por seus membros para sua eventual produção cessante e por adaptações na estrutura familiar (moradia, transporte) por conta do acidente. Por isso, investimento na manutenção e recuperação das rodovias, e em campanhas educativas – como Lei Seca e exame toxicológico – ajudam na diminuição do número de mortes e na melhoria dos indicadores de segurança”, avalia.

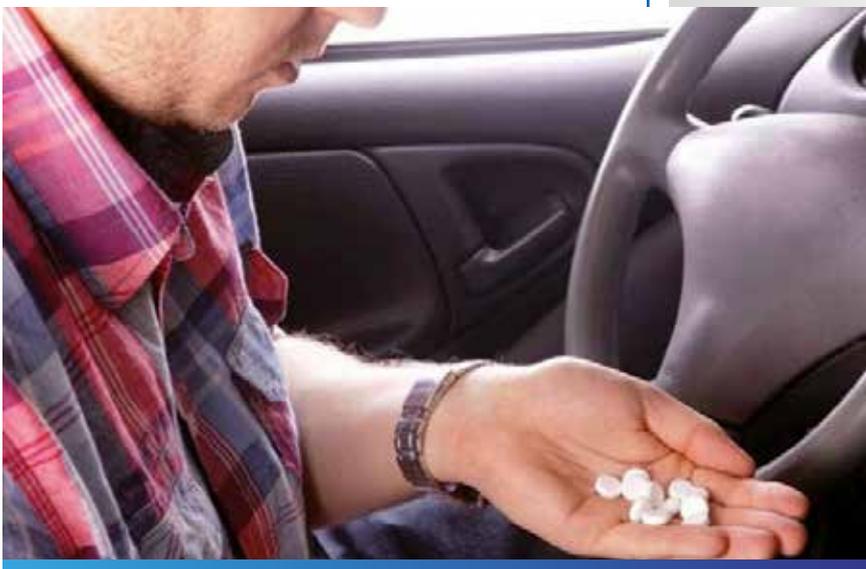


A obrigatoriedade do exame toxicológico para motoristas profissionais, estabelecida na Lei 13.103/15, conseguiu, em apenas seis meses, reduzir em mais de 38% o número de acidentes nas estradas federais de todo o país. A medida também fez com que mais de 230 mil motoristas profissionais mudassem de categoria ou não renovassem sua Carteira Nacional de Habilitação (CNH). Nestes seis meses de vigência da lei, foram testados, de acordo com

dados do Instituto de Tecnologia para o Trânsito Seguro (ITTS), cerca de 650 mil profissionais no país. A taxa de positividade ficou em torno de 9% para os motoristas candidatos a emprego em regime de CLT (Consolidação das Leis do Trabalho) e em 2,5% para os motoristas que renovaram suas carteiras de habilitação. Somente profissionais do Tocantins e de Mato Grosso do Sul não estão fazendo os exames, resguardados por liminares.

Para Carlos de Carvalho, o exame

toxicológico precisa ser visto como uma política pública, na qual se crie uma fonte específica de recurso para a sua implantação, seja ela de uma forma extratratifária do IPVA ou da gasolina. Segundo ele, os custos considerados foram definidos pela identificação dos impactos causados por um acidente de trânsito e seus desdobramentos. Isto inclui o tratamento e a reabilitação das vítimas, a recuperação ou reposição dos bens materiais danificados, o custo administrativo dos serviços públicos



**EXAME  
TOXICOLÓGICO,  
EM APENAS  
SEIS MESES,  
REDUZIU EM  
MAIS DE  
38%  
O NÚMERO  
DE ACIDENTES**

envolvidos e as perdas econômicas e previdenciárias ocorridas. Esta lista não exaure todos os custos possíveis, mas considera os mais importantes e que estão presentes na maioria dos estudos similares desenvolvidos internacionalmente.

O pesquisador do Ipea explica que cerca de 40% dos custos estão relacionados à queda de produção, que corresponde às perdas econômicas sofridas pelas pessoas em virtude da interrupção temporária ou permanente de suas atividades produtivas, em decorrência de envolvimento em acidentes de trânsito. Aplica-se a pessoas inseridas nos mercados formal e informal de

trabalho. No caso de um assalariado, a perda equivale ao custo necessário para sua substituição durante o tempo não trabalhado. Outros, de aproximadamente 20%, são despesas hospitalares, que representam a soma dos custos dos recursos humanos e materiais do atendimento e tratamento das vítimas de acidentes de trânsito, desde a chegada ao hospital até o momento da alta ou do óbito. Inclui, também, os recursos utilizados nos programas de reabilitação, como fisioterapia. Ele destaca, ainda, o custo que recai sobre a Previdência Social em função da impossibilidade, temporária ou permanente, de as vítimas de acidentes de trânsito trabalharem,

sendo sustentadas parcialmente pela Previdência. Esse montante engloba despesas com pensões e benefícios.

“O principal objetivo da pesquisa é colher dados a serem utilizados na discussão de políticas públicas que minimizem este quadro. Temos que debater sobre uma nova fonte que recaia sobre o IPVA e a gasolina, por exemplo, para financiar os exames toxicológicos. Das cerca de 43 mil mortes por acidentes em trânsito, 70% envolvem mais impactos, ou seja, colisões frontais”, afirma. ■

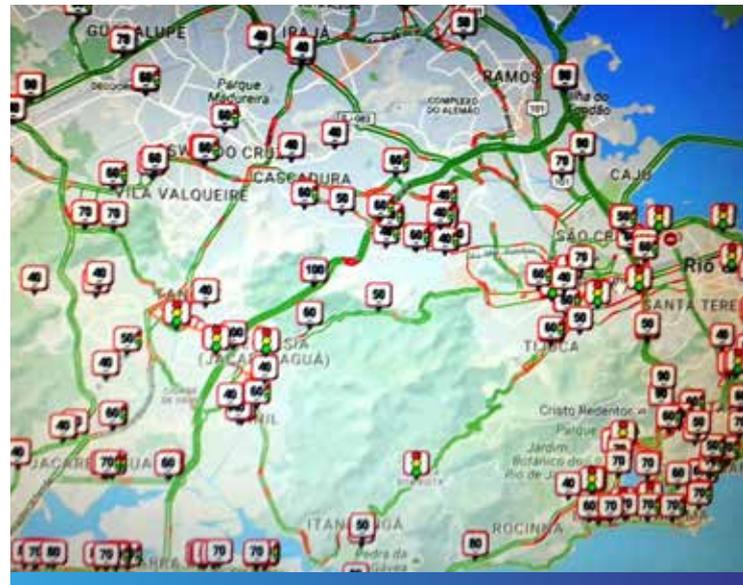
# FISCALIZAÇÃO ELETRÔNICA

## REDUZ ACIDENTES NAS VIAS PÚBLICAS EM 31,8%

No município do Rio, existem cerca de mil pontos de fiscalização eletrônica

**C**riticado por muitos motoristas, o radar eletrônico vem contribuindo para baixar o número de acidentes no município do Rio de Janeiro. Desde 1997, com a vigência da nova legislação federal de trânsito e, conseqüentemente, a ampliação dos meios de fiscalização e controle do tráfego, de acordo com a Companhia de Engenharia de Trânsito do Rio (CET-Rio), observou-se uma redução geral no número de vítimas fatais de acidentes de trânsito registrados pelo Ministério da Saúde.

Segundo dados do órgão, a cidade do Rio teve uma redução nos índices de 31,8%. Dentre as medidas de mitigação aprimoradas nos últimos anos, a instalação dos equipamentos demonstrou ser eficaz, com a queda média de acidentes com vítima, nos locais de aplicação, de 19,7%. Levantamento do Departamento de Informática do SUS (DATASUS) constatou uma redução de 43,4% nos óbitos declarados como categorias de tráfego, entre 1997 e 2014, representando uma redução de mais de 400 vítimas por ano no município do Rio.



### PRODUZINDO SONHOS

Você acha impossível captar recursos para o seu projeto?



Os projetos de marketing para associações e sindicatos têm como meta principal o incremento de receita. Por meio da elaboração, planejamento e implantação de serviços e eventos direcionados à base de associados, gerando receitas extras às entidades.



Os momentos de confraternização são especialmente motivadores. É a hora de reforçar os laços que unem sua empresa e colaboradores no intuito de atingir a maior interação entre todos, através da qualidade do serviço e organização.

Conquistar um cliente ou um investidor em seu projeto é uma tarefa difícil, mas será totalmente viável se usarmos as ferramentas corretas e principalmente fazendo um planejamento estratégico com começo, meio e fim.

"Se a caminhada é longa, o melhor é começarmos agora" Roberto Nate

PRODUÇÃO  
EVENTOS  
CORPORATIVOS  
MARKETING SINDICAL  
CAPTAÇÃO DE RECURSOS  
PROJETOS ESPECIAIS



Tel: (21) 2224-1906 98038-4100  
E-mail: contato@efeitocultural.com



www.facebook/estudionate



twitter.com/studionate



www.efeitocultural.com

"Não se coloca radares eletrônicos com o objetivo de multas. Eles são instalados em locais de alto índice de colisões, em atendimento ao Código de Trânsito Brasileiro (CTB). A intenção é educar o motorista para se evitar acidentes. Os dados comprovam que, após a colocação, aconteceram mudanças no cenário", afirma o diretor de Desenvolvimento da CET-Rio, João Machado, ressaltando que o número de pedestres vítimas fatais reduziu em 63,4% entre 1997 e 2014. Se se levar em consideração a frota no município do Rio, entre 2000 e 2014 – que apresentou crescimento de 82%, aumentando os riscos de acidentes pela intensificação do tráfego –, todos os dados acima citados tornam-se ainda mais significativos.

A fiscalização eletrônica de velocidade, com equipamentos fixos, começou no estado do Rio de Janeiro em 1996, quando o DER (Departamento de Estradas de Rodagem) instalou equipamentos do tipo discreto na Linha Vermelha, e se intensificou ao longo de 1998, ano seguinte ao da entrada em vigor do CTB. No início do processo, houve protestos dos motoristas, que se sentiam

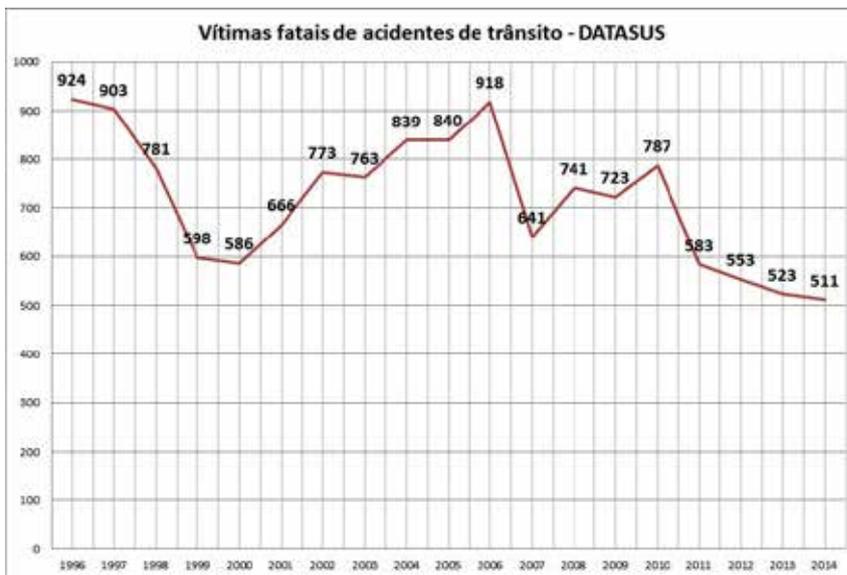
prejudicados por não saberem onde os aparelhos eram instalados. Vários projetos de lei, propondo anistia aos motoristas, foram apresentados tanto na Assembleia Legislativa como na Câmara dos Vereadores. No município do Rio, os primeiros equipamentos fixos de fiscalização eletrônica de velocidade foram colocados no início de 1999. Atualmente, existem cerca de mil pontos.

Autor da Lei municipal nº 6.099, de 18 de novembro de 2016, que obriga a sinalização de toda fiscalização eletrônica de velocidade efetuada por meio de radar móvel nas vias urbanas do Rio, o vereador Marcelo Piuí (PHS/RJ) explica ter tido por objetivo dar efetividade à legislação, evitando abusos na aplicação de multas. Se corretamente sinalizada, a fiscalização eletrônica servirá de fato como instrumento educativo. “Quando colocado em operação de forma dissimulada, sem qualquer aviso, muitas vezes escondido entre placas, atrás de árvores, de vegetação,

postes, embaixo de viadutos, em curvas, esquinas e locais com pouca ou nenhuma visibilidade, serve apenas como meio produtor de multas, com a mera finalidade de aumentar a arrecadação. É vergonhoso o uso de tão importante equipamento para simplesmente multar os motoristas, sem nenhuma preocupação com a educação e com as vidas. O mau uso dos radares móveis reduz a autoridade

dos responsáveis por um trânsito seguro, despreza a população e, pior, não educa”, avalia o vereador.

De acordo com João Machado, a Prefeitura do Rio já sinaliza todos os locais onde existem os radares, em conformidade com as normas do Código de Trânsito Brasileiro. ■



Histórico de óbitos categorizados com acidentes de trânsito entre 1996 e 2014.

**Novas soluções para reduzir custos e deixar a sua empresa ainda mais eficiente.**

- Globus Cloud
- Treinamento
- Globus Mobile
- Globus**
- Globus Parts
- Consultoria
- Globus Intelligence

A BgmRodotec está com muitas novidades para dar ainda mais agilidade à gestão da sua empresa de transporte. São soluções inovadoras que vão ajudar a reduzir custos e melhorar os resultados do seu negócio. **Porque este é o caminho.**

Atendimento em todo o Brasil.  
 www.bgmrodotec.com.br - direcionacomercial@bgmrodotec.com.br  
 RJ (2) 3525-2929 | SC (41) 3037-3005 | SP (11) 5018-2525

**BgmRodotec**  
CAMINHOS MAIS INTELIGENTES

### Sistema de Notificação Eletrônica (SNE) sofre alterações

A Deliberação DENATRAN nº 152, de 9 de Novembro de 2016 – “considerando a necessidade de se aprimorar o sistema que está sendo desenvolvido, de forma a contemplar a realidade dos diversos órgãos de trânsito” –, alterou a Resolução CONTRAN nº 622, de 6 de Setembro de 2016, que estabelece o Sistema de Notificação Eletrônica (SNE).

**Veja a íntegra da Deliberação no site do Denatran**  
<http://www.denatran.gov.br/index.php/deliberacoes>

# LEGISLAÇÃO PARA COIBIR ROUBO DE CARGAS É PARA

 **INGLÊS  
VER**

A expressão “lei para inglês ver”, em referência a uma legislação que não é cumprida, adequa-se perfeitamente no que diz respeito à coibição do roubo de cargas no estado do Rio de Janeiro. No ano passado, a Assembleia Legislativa aprovou duas proposições sobre o assunto. A primeira, a Lei nº 7.044, de 16 de julho de 2015, que cria o Sistema Estadual de Prevenção, Fiscalização e Repressão ao Roubo de Cargas. A segunda, a Lei nº 7.148, de 17 de dezembro de 2015, que dispõe sobre o cancelamento da inscrição, no cadastro de contribuintes do Imposto sobre Operações Relativas à Circulação de Mercadorias e sobre Prestações de Serviços de Transporte Interestadual e Intermunicipal e de Comunicação (ICMS), do estabelecimento que adquirir; distribuir; transportar; estocar; revender ou expor à venda quaisquer bens de consumo, gêneros alimentícios ou quaisquer outros produtos industrializados frutos de descaminho, roubo ou furto, não podendo ser invocado desconhecimento relativo à procedência do bem.

De acordo com o coronel Venancio Moura, diretor de Segurança do SINDICARGA e da FETRANSARGA, a primeira proposição foi elaborada pelos deputados estaduais Paulo Ramos, Jorge Picciani e Rafael Picciani – atualmente secretário executivo de Coordenação de Governo –, em atendimento à solicitação do setor para colocar em prática, no estado do Rio de Janeiro, o disposto na Lei Complementar nº 121/2006, que criou o Sistema Nacional de Prevenção,

Fiscalização e Repressão ao Roubo de Cargas. Entretanto, o projeto foi sancionado pelo governador Luiz Pezão, com veto total ao artigo 6, que determinava, entre outros itens, ser atribuição do órgão estadual competente pelo combate ao roubo



**Conforto  
Economia  
Desempenho**

Só quem entende o seu negócio, pode oferecer a solução ideal para a sua operação.



Rio de Janeiro: Rodovia Presidente Dutra, 2351 - Pavuna. Tel: (21) 3452-9600  
Barra Mansa: Rodovia Presidente Dutra, km 265,5 - Cachoeirinha. Tel: (24) 3348-3332  
Central de Vendas de Peças: 0800-0210 747 - www.equipojr.com.br



**SCANIA**



**EQUIPO**  
Confiança por todos os caminhos.

de cargas: criar um setor específico para concentrar os registros referentes a delitos que envolvam roubo de cargas; publicar, mensalmente, boletim estatístico dos registros realizados, contendo o horário e o local com maiores incidências dessas infrações, e a administração e manutenção de cadastros de cargas roubadas e recuperadas.

“O então secretário de Segurança Pública, José Mariano Beltrame, ficou resabiado por achar que a lei era desnecessária, alegando que o Estado não teria condições de cumprir alguns artigos e que outros já eram executados pelo órgão. Beltrame também se mostrou insatisfeito por considerar a lei uma ordem que vinha de uma instância superior. Assim, em reunião com a presença do governador Pezão, do comandante geral da Polícia Militar e do chefe da Polícia Civil, ele praticamente propôs ao governo não sancionar a proposta. Com a exoneração de Beltrame, esperamos retomar as negociações para a sua regulamentação”, esclarece o coronel Moura.

A importância dessa lei, prossegue Moura, é a de criar uma política de segurança no Estado para o combate ao roubo e furto de cargas. Para o diretor do SINDICARGA e da FETRANSCARGA,

devido à crise financeira pela qual o governo passa, este é o momento ideal para a sua regulamentação, pois esta modalidade de crime atingirá este ano níveis insuportáveis, alcançando em números absolutos mais de 8 mil roubos de cargas, praticamente o índice de São Paulo, um estado de dimensão e economia maiores. “Se nada for feito, várias empresas vão deixar o Estado, migrando para outros, e o Rio de Janeiro corre sério risco de desabastecimento”, alerta.

Já com relação à Lei nº 7.148/2015, de autoria dos deputados Paulo Ramos e Jorge Picciani, o coronel Moura lembra que o projeto foi totalmente vetado pelo governo, demonstrando despreocupação em resolver o flagelo do roubo de cargas no Estado e deixando escapar a oportunidade de desestimular a ação de receptores que fomentam o roubo de cargas no Rio. Em seus oito artigos, prevê, além do cancelamento da inscrição do ICMS, o impedimento de exercer o mesmo ramo de atividade; a proibição de entrar com pedido de inscrição de nova empresa para ramo igual de atividade e a imposição de multa correspondente ao dobro do valor dos produtos de roubo ou furto. No caso de ocorrer a apreensão de mercadorias, frutos de descaminho, roubo ou furto, cuja propriedade não possa ser determinada, a lei prevê a

aplicação da pena de perdimento de tais bens, sendo estes incorporados ao patrimônio do Estado ou, no caso de mercadorias importadas, destinadas pela Receita Federal do Brasil, em conformidade com a legislação em vigor. O valor arrecadado será revertido para o combate ao roubo e furto de cargas, à comercialização de produtos falsificados e ao descaminho. Além da inscrição cancelada, os estabelecimentos penalizados perdem, em favor do Estado, a totalidade dos créditos tributários.

“Os deputados entenderam a iniciativa do projeto, apresentaram emendas e derrubaram o veto. Agora, para entrar em vigor, a Lei precisa ser regulamentada. No entanto, pela má vontade apresentada pelo Poder Executivo, esse importante passo dificilmente será dado. Em São Paulo, Espírito Santo e Minas Gerais, leis semelhantes foram aprovadas e regulamentadas. O Rio de Janeiro está na contramão do combate ao roubo de cargas por falta de regulamentação específica, que desestimele esta prática criminosa e crie mecanismos que possibilitem a elaboração de uma política de segurança pública específica para este tipo de delito”, lamenta o coronel. ■



Uma marca do Grupo Daimler.

Na cidade somos todos pedestres.



MOVIMENTO 00

## Nova Sprinter: a primeira van a superar a Sprinter.

Nada melhor para o seu negócio do que uma Sprinter que roda sem parar.

O veículo que é referência em resistência, qualidade e desempenho agora tem ainda mais tecnologia, itens de segurança e conforto, além de um design mais moderno. Venha conhecer a nova Sprinter na nossa rede de concessionários de veículos comerciais e veja de perto o que um Mercedes-Benz pode fazer pelo seu negócio.

Mercedes-Benz

A marca que todo mundo confia.



**RIO DIESEL**

Rua Carlos Marques Rollo, 881 • Jardim Império • Nova Iguaçu, RJ • [www.riodiesel.com.br](http://www.riodiesel.com.br) • Tel. (21) 2765-0110

# ARCO METROPOLITANO

É SUBUTILIZADO  
POR FALTA DE  
SEGURANÇA

Considerada porta de entrada do Rio de Janeiro e de saída do estado para São Paulo, Minas Gerais e Espírito Santo, o Arco Metropolitano transformou-se em rodovia da morte, devido à falta de segurança e mobilidade, além da ocupação desordenada e consequente favelização das margens da via. Segundo o coronel Venancio Moura, diretor de segurança do SINDICARGA e da FETRANSCARGA, até setembro último já foram contabilizados 300 roubos de caminhões, aproximadamente 300% do registrado em todo o ano de 2015, quando ocorreram 93 roubos na via. O problema da rodovia, garante, é uma questão estrutural. Construída

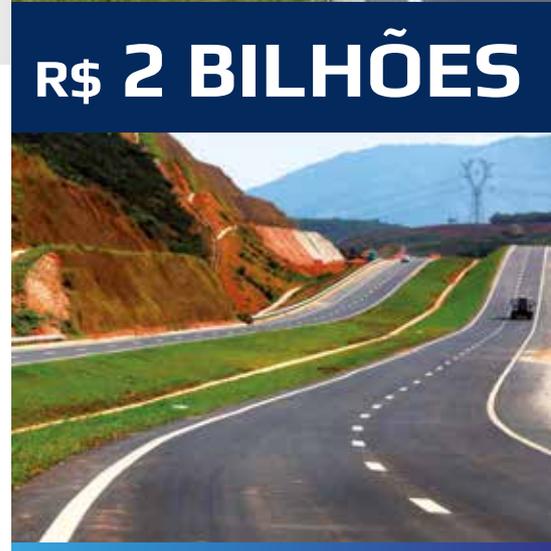
pelo governo do estado do Rio com financiamento da União, deveria ser entregue, após sua conclusão, ao governo federal. Entretanto, não foi aceita, por ter sido inaugurada desprovida de algumas exigências técnicas do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT).

“Na verdade, a obra nem era para ser inaugurada, só aconteceu por questões políticas. Assim, o Departamento de Estradas de Rodagem (DER-RJ) passou a ser o gestor, e o policiamento ficou a cargo da Polícia Militar do estado, que só conta com duas viaturas operacionais para patrulhar todo o trecho. Isso significa que a via está despolicada por falta de recurso humano e material”, explica o coronel, ressaltando que o trecho de maior incidência de ocorrências fica entre os quilômetros 70 e 85, próximo a uma comunidade criada há pouco tempo.

**INAUGURADA EM  
2014, A RODOVIA  
CUSTOU CERCA DE**

**R\$ 2 BILHÕES**

Como proposta para reverter este quadro, o diretor do SINDICARGA e da FETRANSCARGA adianta que o setor está negociando com o secretário de Segurança Pública, Roberto Sá, o aumento do número de recursos humanos, além da implantação de trabalho conjunto da Delegacia de Repressão a Roubos e Furtos de Cargas (DRRFC), do 34º BPM (Magé) e do 2º Comando de Policiamento de área – este último englobando os Batalhões



de Rocha Miranda (9º BPM); Bangu (14º BPM); Jacarepaguá (18º BPM); Santa Cruz (27º BPM); Recreio dos Bandeirantes (31º BPM) e Campo Grande (40º BPM) –, em especial nos acessos dos Complexos do Chapadão e da Pedreira, localizados nos bairros da Pavuna, Costa Barros, Anchieta e Guadalupe. Está sendo negociada também a racionalização de ação da polícia por meio do Centro Integrado de Controle e Comando do Rio (CICC), agilizando o tempo de resposta das Polícias Militar, Civil e Rodoviária nos casos de comunicação de sinistro.

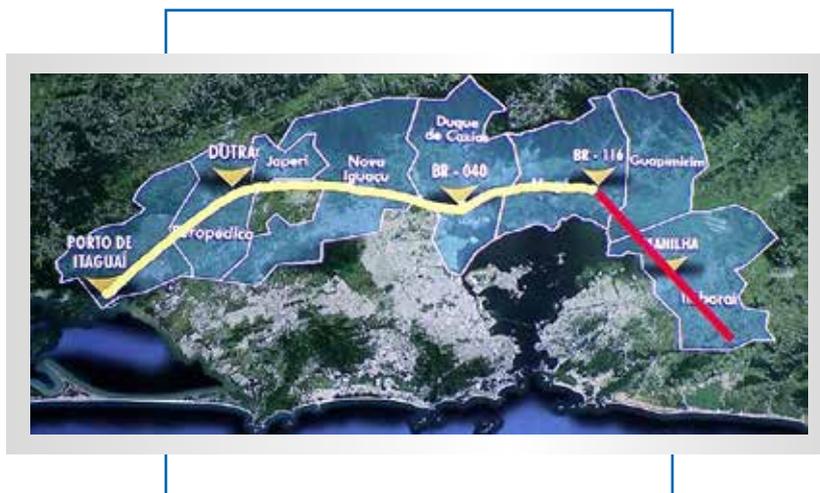
O coronel Ricardo Faria, comandante do Batalhão de Polícia Rodoviária (BPRv), garante que a ocorrência de roubos e/ou furtos no Arco Metropolitano, no trecho “C”, área de atuação da unidade, não ocorre em função de a via ser de competência do governo do estado, ressaltando que dados do Instituto de Segurança Pública (ISP) apontam números muito mais expressivos nos demais trechos do Arco, de competência da União, bem como em outras rodovias federais. Com base na análise dos registros da incidência criminal da via (veja tabela), o comandante do BPRv afirma que o trecho compreendido entre os quilômetros 78 e 81 é o mais vulnerável. Assim como o coronel Venancio Moura, atribui essa ameaça à favelização de comunidades lá existentes e da consequente ação de marginais ligados a uma facção criminosa que quer se estabelecer no local, em busca da perpetuação de suas atividades.



“Com base nas informações do ISP, podemos afirmar que o Arco é uma rodovia de grande porte e que, independentemente da esfera de competência, o trecho “C” do Arco Metropolitano possui uma das menores incidências delituosas observadas nas vias existentes da região metropolitana do estado. De maneira preventiva, são aplicadas, exclusivamente no trecho do Arco Metropolitano sob a responsabilidade do BPRv, quatro viaturas. Com base na análise e processamento das informações referentes a tais práticas delituosas, as equipes realizam ações de baseamento e de intensificação do patrulhamento nos 73 quilômetros sob a responsabilidade do estado do Rio. Não obstante, diariamente e em horários alternados, são realizadas operações repressivas, do tipo revista, e de fiscalização de veículos/condutores e de cargas, com a utilização de outras três equipes distintas, no mínimo, policiamento este originário do

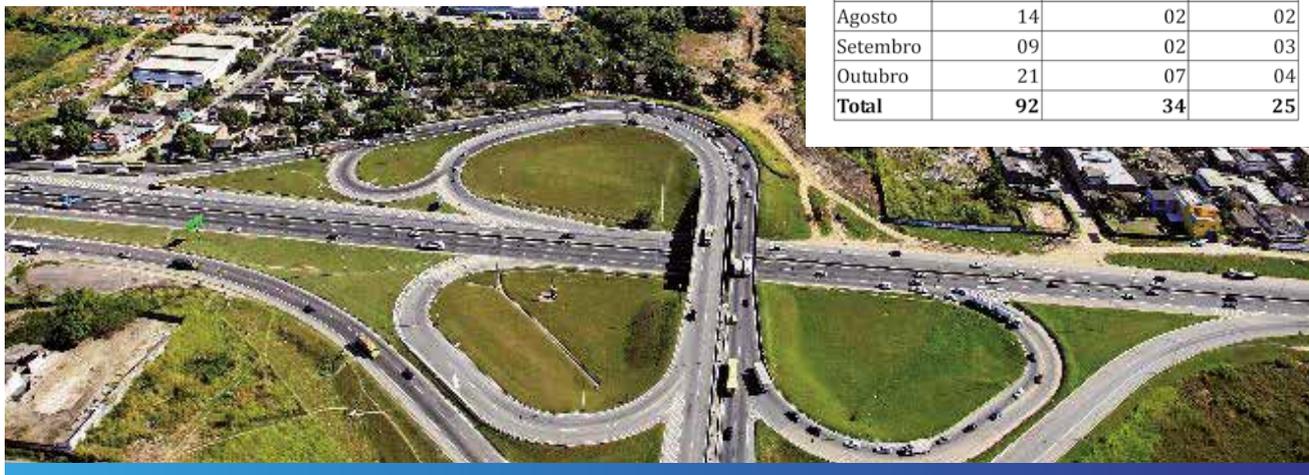
remanejamento de recursos humanos e materiais de outras áreas das regiões da Baixada e do Sul Fluminense, como também do Vale do Paraíba”, acentua o oficial.

De acordo com o coronel Faria, diante das características da região em que o trecho “C” do Arco Metropolitano está inserido (local ermo, com infraestrutura de apoio inexistente, como postos de gasolina, e sinal de telefonia de péssima qualidade), recomenda-se que o procedimento a ser adotado por profissionais do transporte de cargas que por ali circulam é trafegar em comboio. “Outro conselho primordial é evitar caronas e o serviço prestado por “chapas”, principalmente desconhecidos. E, acima de tudo, estar atento durante a circulação. Caso note algum fato considerado fora do comum, é de extrema importância comunicar a primeira equipe da Polícia Rodoviária que avistar sobre o ocorrido”, sugere.



## PROJETO:

O projeto do Arco Metropolitano do Rio de Janeiro foi idealizado na década de 1970, quando se definiu o traçado da rodovia RJ-109. Desde então, sofreu modificações e aperfeiçoamentos, sendo considerado como etapa essencial no desenvolvimento da estrutura viária do Rio de Janeiro. Em 2007, o governo federal, por meio do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), classificou a interligação entre a BR-101/NORTE e a BR-101/SUL como obra prioritária para o desenvolvimento do estado. Em acordo realizado entre o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) e o Departamento de Estradas de Rodagem (DER), a implantação do Arco passou a ser de responsabilidade



do governo do estado do Rio de Janeiro e do DER. A partir deste acordo, a rodovia denominou-se Arco Metropolitano, associando a RJ-109 à BR-493.

O início das obras do Arco Metropolitano aconteceu em 2008, e o primeiro trecho da rodovia estava previsto para setembro de 2010. Mas três anos se passaram e apenas 35% tinham sido executados. As obras só foram aceleradas em 2012 e concluídas em 2014. O Arco foi concebido como uma via alternativa para o escoamento do tráfego pesado da Região Metropolitana, desafogando as esgotadas Avenida Brasil, Rodovia Presidente Dutra e a BR-040 (Rio-Petrópolis). Os 73 quilômetros ligam Itaguaí a Duque de Caxias, na Baixada Fluminense,

onde se conecta à BR-116 (Rio-Teresópolis) e à BR-493 (Magé-Manilha). Todo o trecho teria 145 quilômetros de estrada no entorno da Região Metropolitana do Rio de Janeiro, ligando as cidades de Itaboraí; Guapimirim; Magé; Duque de Caxias; Nova Iguaçu; Japeri; Queimados; Seropédica e Itaguaí. O projeto custou quase R\$ 2 bilhões de investimentos com dinheiro público. A estimativa era de 30 mil veículos por dia passando pela rodovia, mas, atualmente, circulam apenas cerca de 15 mil.

A falta de segurança, a ocupação desordenada e a consequente favelização das margens da rodovia afastam os motoristas. Dentro da faixa de domínio da rodovia, entre abril de 2015 e setembro deste ano, a

MÊS	ROUBO DE VEÍCULOS	ROUBO A TRANSEUNTES	ROUBO DE CARGAS
Janeiro	10	0	03
Fevereiro	03	01	01
Março	07	08	0
Abril	06	04	03
Mai	03	02	05
Junho	08	02	04
Julho	11	06	0
Agosto	14	02	02
Setembro	09	02	03
Outubro	21	07	04
<b>Total</b>	<b>92</b>	<b>34</b>	<b>25</b>

Câmara Metropolitana de Integração Governamental identificou 42 delimitações de terreno (construções de cercas e muros), sete tentativas de construção, quatro pontos de comércio e três movimentações de terra, todas irregulares. Já no entorno do Arco, foram verificadas, aproximadamente, 12 construções durante e após a inauguração da rodovia, sendo nove no município de Nova Iguaçu e três em Japeri. Também foram identificadas movimentações de terra nos municípios de Nova Iguaçu, Japeri, Seropédica e Itaguaí. Em Vila de Cava, Nova Iguaçu, existem várias construções irregulares. Lá, inclusive, há um acesso, aberto por moradores, com movimento intenso de veículos durante todo o dia. ■



# SÓCIOS MANTENEDORES

