

entre a voz da estrada **vias**

Distribuição gratuita.

SAÚDE DOS OLHOS

Fique atento aos
sinais da catarata

OS ANJOS DA 381

Grupo busca ajuda
para salvar vidas

MUITO BARULHO, POUCA SOLUÇÃO

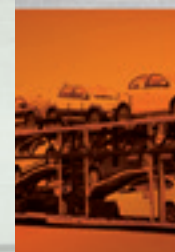
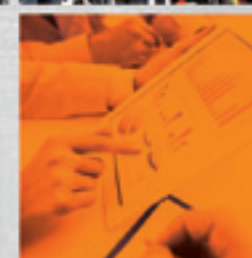
Com anos de abandono, Anel Rodoviário de Belo Horizonte tem sido alvo de propostas paliativas como a restrição de tráfego para caminhões, proibida pela Justiça. Representantes do transporte de cargas, setor importante da economia e o mais afetado pela medida, não estão sendo ouvidos pelo poder público.



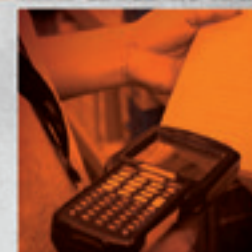
**Federação Nacional das
Associações de Caminhoneiros
e Transportadores**



DESCUBRA UM MUNDO DE INOVAÇÃO



EM SOLUÇÕES LOGÍSTICAS INTEGRADAS SUSTENTÁVEIS

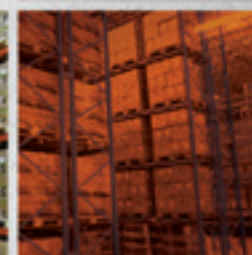


Atuando há 48 anos no mercado de transporte, armazenagem e gestão, a TEGMA é um dos maiores operadores logísticos do Brasil, fazendo parte de um seleto grupo de empresas do setor listadas na Bolsa de Valores de São Paulo (Bovespa), na categoria Novo Mercado.

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

SERVIÇOS DA LOGÍSTICA DE VEÍCULOS

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



SERVIÇOS DA LOGÍSTICA INTEGRADA

Transporte:

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

Armazenagem:

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

Gestão:

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



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



DIRETOR GERAL
Geraldo Assis
geraldoassis@assispublicacoes.com.br

EDITORA
Patrícia Corrêa
contato@assispublicacoes.com.br

REDAÇÃO
Cristina Guimarães,
lêva Tatiana, Patrícia Corrêa
e Sara Lira

COMERCIAL
Gisleny Lopes Assunção
financeiro.assispublicacoes@gmail.com

FINANCEIRO
Gisleny Lopes Assunção
financeiro.assispublicacoes@gmail.com

FOTOS
Arquivo **Entrevias**

REVISÃO
Daniele Marzano

IMPRESSÃO
Gráfica Del Rey

TIRAGEM
10 mil exemplares

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

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

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

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

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

Entrevias apoia: www.anjosdoasfaltomg.blogspot.com



Via do descaso

Existem assuntos que são recorrentes na pauta de jornais e revistas, e o problema do Anel Rodoviário de Belo Horizonte, sem dúvida, é um deles. Uma via de 26 km que liga grandes rodovias do país, como a BR-262, a BR-040 e a BR-381, evidencia o descaso do poder público brasileiro com a malha viária e o transporte rodoviário de cargas. Esquecem que o setor é o que leva desenvolvimento Brasil afora.

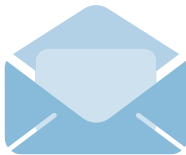
O Anel vem sendo alvo de ideias mirabolantes e que podem piorar o fluxo de veículos na via. Uma delas, que estava pronta para entrar em vigor, mas foi barrada pela Justiça, é a restrição de caminhões em determinados horários. O problema é que, além de a medida ser paliativa, representantes importantes do segmento nem especialistas que tentam entender os problemas que envolvem o Anel Rodoviário há anos não foram ouvidos.

É categórico afirmar que os caminhões não são responsáveis pelo alto índice de acidentes no Anel. A Polícia Militar Rodoviária diz que os atropelamentos são o tipo de ocorrência que mais mata na via. Depois, estão os acidentes com motos, seguidos dos de carros e, por último, pelos de caminhões. A restrição, como ressaltou, na matéria de capa desta edição, o consultor técnico da Federação das Empresas de Transportes de Carga do Estado de Minas Gerais (Fetcemg) e do Sindicato das Empresas de Transportes de Carga do Estado de Minas Gerais (Setcemg), Luciano Medrado, é apenas "uma medida barulhenta e sem efetividade".



Por Geraldo Eugênio de Assis

Edição 167



contato@assispublicacoes.com.br



Foto: Divulgação

14 MOBILIZAÇÃO

Grupo Anjos do Asfalto precisa de ajuda para continuar salvando vidas

20 CAPA

Justiça inviabiliza proposta de restrição de tráfego no Anel Rodoviário, via de maior fluxo e mais perigosa da capital

8 SAÚDE

Catarata é uma das principais causas de cegueira em idosos no mundo

10 TECNOLOGIA

Sistema de transporte de altíssima velocidade será desenvolvido em Contagem

12 ECONOMIA

Venda de caminhões dispara, e mercado já comemora crescimento

16 SEGURANÇA

■ Denatran suspende resolução que exigia inspeção técnica veicular
■ Detran de Minas lança sistema para monitorar aulas e prova de direção

30 FENACAT

Diretoria realiza encontros para apresentar relevância das instituições do TRC

32 LEGISLAÇÃO

■ Beber e dirigir agora pode dar até oito anos de prisão
■ Política Nacional de Transportes formaliza diretrizes da logística integrada no país

36 ESTRADAS

Quinze piores trechos rodoviários do país tiveram investimento mínimo nos últimos anos

40 ARTIGO

Equipamentos mais modernos

FOTO CAPA: Divino Advincula/PBH

RNSA

Retífica Nossa Senhora Aparecida

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

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

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

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

COMO AJUDAR?

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

Caixa Econômica Federal
Conta: 718-0
Agência: 0093
Op: 003
CNPJ: 09.174.091/0001-56



AGRADECEMOS AOS NOSSOS APOIADORES

entre
a voz da estrada **vias**
revista
Mais

APACOP
Associação de Prevenção de Acidentes e de Assistência aos Anjos e Cooperativas do COOPERCEN
ASCARG
Associação de Transporte e Comércio de Grãos e Produtos Agrícolas

ABPAC
Associação Brasileira de Produtores de Açúcar

RESTAURANTE AMIGÃO | HORIZONTE GASES

COOPERCEN
Cooperativa das Transportadoras de Alimentos e de Serviços de Comércio de Minas Gerais
COOPERATIVA DOS CECONHEIRAS

TAUÁ
GRANDE HOTEL
Tênis & Lazer
ARAXÁ

Alerta para a catarata

Doença é responsável por quase metade dos casos de cegueira no mundo. Especialistas salientam a importância do diagnóstico precoce.

Quase metade dos casos de cegueira no mundo é causada pela catarata. A estimativa foi feita pela Organização Mundial de Saúde (OMS), que alerta para a importância do diagnóstico, já que é uma doença reversível por meio de cirurgia. Ela é provocada pelo envelhecimento natural do cristalino do olho, que é a forma mais comum e que afeta principalmente a pessoa idosa. Existem outras, como a catarata congênita, quando o bebê nasce com a enfermidade, mas são casos considerados mais raros.

Segundo o Conselho Brasileiro de Oftalmologia (CBO), a catarata pode ser definida como qualquer opacificação do cristalino que atrapalha a entrada de luz nos olhos, acarretando a diminuição da visão. "As alterações podem ser desde pequenas distorções visuais até a cegueira, segundo a CBO." O cristalino é a lente situada atrás da íris, cuja transparência permite que os raios de luz atravessem e alcancem a retina, formando a imagem.

Também são fatores de risco para a catarata o uso contínuo de medicamentos como os corticoides e de substâncias como a nicotina, bem como doenças metabólicas, a exemplo de diabetes, galactosemia, hipocalcemia, hipertireoidismo e doenças renais. Traumas, radiações ultravioletas e raios X, doenças oculares, como miopia alta e uveíte, infecção por toxoplasmose e rubéola e desnutrição podem levar ao aparecimento precoce da catarata.



Catarata afeta principalmente idosos

De acordo com dados da CBO, 85% dos casos de catarata são classificados como senis, ou seja, com maior incidência na população acima de 50 anos. Nesses casos, a enfermidade é considerada um processo normal do envelhecimento.

Segundo a médica oftalmologista Amaryllis Avakian, especialista em catarata e chefe do setor de catarata da Universidade de São Paulo, em conteúdo publicado no blog da Amaryllis Avakian Clínica Oftalmológica, a doença se manifesta de modo silencioso. "Muitas vezes, o indivíduo irá perceber que há algo errado com sua visão ao desempenhar atividades como a leitura. Nesse caso, a queixa mais comum é o embaçamento da visão", detalha.

SINTOMAS

Antes de a catarata ser diagnosticada, é comum que o paciente troque lentes dos

óculos diversas vezes em pouco tempo. Outros sintomas comuns da catarata são: maior sensibilidade à luz, espalhamento dos reflexos ao redor das luzes e percepção de que as cores estão desbotadas. A doença pode afetar apenas um olho e, depois de um tempo, o outro.

Com o avanço da enfermidade, o paciente pode enxergar somente vultos, e a dificuldade avança de maneira progressiva, podendo chegar à cegueira. Nos idosos, um grande risco é que a perda da visão possa causar quedas frequentes e gerar o desinteresse por atividades como ler e costurar. A importância de procurar um oftalmologista no início dos sintomas é evitar a progressão da doença. Em algumas pessoas, ela pode avançar lentamente, mas, em outras, acometer de forma rápida, em até seis meses.

O tratamento mais eficaz para a catarata é a cirurgia. Ela é feita sob anestesia



Conselho de Oftalmologia fez simulação de como a imagem fica quando a visão é afetada pela catarata

VISÃO NORMAL

VISÃO COM CATARATA

OS RISCOS

Veja quais são os fatores para o aparecimento da catarata e suas diferentes formas:

SENIL:

Responsável por 90% dos casos. Após os 40 anos, os olhos sofrem mudanças e perdem proteínas, o que desencadeia um processo de opacificação do cristalino.

CONGÊNITA:

Surge a partir do nascimento devido a doenças como rubéola e toxoplasmose contraídas pela mãe ou está ligada a fatores genéticos.

INFLAMATÓRIA:

Ocorre quando o olho é atingido por outra complicação, como uma inflamação intraocular.

METABÓLICA:

Pode surgir como uma consequência de doenças como diabetes, colesterol alto, problemas do fígado ou distúrbios hormonais.

TRAUMÁTICA:

Causada por agressões, quedas e acidentes que afetam o olho.

MEDICAMENTOS:

Provocada por medicamentos como corticoides



local e dura cerca de 15 minutos. Consiste na substituição do cristalino danificado por uma lente artificial, que recupera a função. No Brasil, são realizadas anualmente em torno de 360 mil cirurgias de catarata. Além da rede particular, o procedimento é feito pelo Sistema Único de Saúde (SUS).

OUTRAS DOENÇAS

Segundo a Sociedade Brasileira de Oftalmologia, além da catarata, outros dois problemas visuais podem levar à cegueira a partir dos 60 anos: o glaucoma e a degeneração macular relacionada à idade (DRMI). A catarata é a única cuja cegueira é reversível, mas as outras duas enfermidades podem ser prevenidas e têm tratamento.

O glaucoma, segundo a SBO, afeta 4% da população acima dos 40 anos e se caracteriza pela perda progressiva da visão lateral, causada pela destruição das células da retina e do nervo ótico.

Já a DRMI é uma lesão na mácula, parte central do olho, e afeta a visão para perto e longe. Os sintomas iniciais são perda das cores, percepção de uma área escura no centro da visão e alteração do tamanho dos objetos. Afeta cerca de 2,9 milhões de brasileiros acima dos 65 anos.

Formas simples de prevenção das doenças dos olhos são não fumar, não se expor ao sol sem proteção e ter uma alimentação rica em vitaminas e sais minerais. 🍎



Fonte: Amaryllis Avakian Clínica Oftalmológica (AACO)



Fotos: Elias Ramos/Divulgação

Unidade de pesquisa vai funcionar no Centro de Memória do Trabalhador da Indústria, no bairro Cidade Industrial

Desenvolvimento acelerado

Região metropolitana de BH receberá primeiro centro de pesquisa que irá desenvolver sistema de transporte de altíssima velocidade

A cidade de Contagem, na região metropolitana de Belo Horizonte, será o primeiro município brasileiro a sediar um centro de pesquisa da empresa Hyperloop Transportation Technologies (HyperloopTT), já instalada em Abu Dhabi, nos Emirados Árabes Unidos, em Los Angeles, nos Estados Unidos, e em Toulouse, na França. No Centro Global de Inovação em Logística, será desenvolvido um sistema de transporte de cargas de altíssima velocidade, capaz de atingir 1,2

mil km por hora, por meio de cápsulas que se movem dentro de tubos metálicos com ar de baixa pressão.

O acordo de parceria com a multinacional foi assinado em 9 de abril, na sede da Agência Brasileira de Desenvolvimento Industrial (ABDI), em Brasília, pelo diretor de Desenvolvimento Produtivo da ABDI, Miguel Nery, pelo ministro da Indústria, Comércio Exterior e Serviços (MDIC), Marco Jorge de Lima, e pelo presidente da Hyperloop, Bibop Gresta.

A previsão é que as operações tenham início ainda neste ano. De acordo com o MDIC, o centro vai abrigar a divisão de pesquisas de logística da companhia, um laboratório de fabricação e um ecossistema de empresas líderes globais, *startups*, universidades, inovadores, cientistas e governos do mundo inteiro focados em resolver demandas de logística.

Na primeira fase, serão investidos, aproximadamente, R\$ 26 milhões por meio de uma parceria público-privada



O presidente da Hyperloop, Bibop Gresta, e o prefeito de Contagem, Alex de Freitas, firmaram parceria para a implantação de centro de inovação

“Com uma posição geográfica estratégica, uma alta concentração de grandes indústrias e uma dedicação à inovação, é o local ideal para o Centro Global de Inovação em Logística da HyperloopTT.”

Bibop Gresta, presidente da Hyperloop TT



(PPP) estabelecida entre a Secretaria de Estado de Desenvolvimento Econômico, Ciência, Tecnologia e Ensino Superior de Minas Gerais, a HyperloopTT e investidores privados.

O centro de pesquisa vai funcionar no Centro de Memória do Trabalhador da Indústria, no bairro Cidade Industrial, em uma área de 22 mil metros quadrados — dos quais 4.000 são de espaço construído — fornecida pela Prefeitura de Contagem.

Conforme Gresta, a escolha do Estado

e do município levou em consideração a importância deles como distribuidores de cargas no país. “Com uma posição geográfica estratégica, uma alta concentração de grandes indústrias e uma dedicação à inovação, é o local ideal para o Centro Global de Inovação em Logística da HyperloopTT”, disse o presidente.

MODERNIZAÇÃO

Além do centro de pesquisa, o acordo assinado com o governo federal prevê que

a empresa traga para o Brasil o centro de inovação XO Square, voltado para a divisão de transporte de mercadorias. A proposta é atrair especialistas na área com foco na inovação e na humanização do setor. Conforme informado pela ABDI, o XO Square contará com laboratório de aceleração, incubadora e fabricação para cinco linhas de pesquisa iniciais, com a possibilidade de outras serem incluídas futuramente.

Outra novidade será o lançamento da primeira academia Hyperloop em território brasileiro para a realização de projetos, treinamentos e parcerias com centros de conhecimento — universidades, centros de pesquisa e desenvolvimento, *startups* e outras organizações.

“A ABDI vai aproximar a Hyperloop de instituições de pesquisa brasileiras para desenvolver tecnologias e alternativas para nosso sistema atual de transporte de carga, baseado em rodovias, que acarreta um custo elevado para o país. Transporte e logística são gargalos importantes que o Brasil precisa resolver para impactar positivamente o conjunto da economia”, avaliou o presidente da ABDI, Guto Ferreira.

INEDITISMO

A parceria da multinacional com a Prefeitura de Contagem foi assinada, por meio de um protocolo de intenção, dias antes do evento com representantes da União, no próprio Centro de Memória do Trabalhador da Indústria. Embora seja o quarto Centro Global de Inovação e Logística da companhia no mundo, esse será o primeiro dedicado ao desenvolvimento de tecnologia para o transporte de cargas.

“Agora, temos em comum com outras três grandes cidades uma empresa de tecnologia muito bem-sucedida, que está se propondo a fazer revolução na área de transportes, tanto de passageiros quanto de cargas. Ser sede do quarto centro de pesquisa e desenvolvimento da Hyperloop no mundo proporciona a Contagem um orgulho enorme”, afirmou o prefeito de Contagem, Alex de Freitas (PSDB).

Também são parceiros do empreendimento o governo de Minas Gerais, a Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de Minas Gerais (Fapemig) e a Federação das Indústrias do Estado de Minas Gerais (Fiemg). ➔



Ford Caminhões/Reprodução

Mercado brasileiro voltou a ficar aquecido no primeiro trimestre

**Emplacamento
de caminhões
dispara e faz
entidades
revisarem
projeções de
crescimento
do setor**

Vendas de volta

Este ano tinha a perspectiva de ser de crescimento lento para a indústria brasileira. Fabricantes de automóveis e caminhões começaram 2018 com o pé no freio, apostando em poucos avanços, mas estão se surpreendendo. A Federação Nacional da Distribuição de Veículos Automotores (Fenabrave) revisou suas projeções de crescimento para o mercado de caminhões assim que finalizou o relatório de vendas do primeiro trimestre.

A federação, que representa as concessionárias do país, fez uma estimativa de alta de 9,5% nas vendas no início do ano. Agora, já aposta em um aumento de 17% nos emplacamentos de caminhões, chegando a mais de 60 mil unidades vendidas no fim de 2018. Especialistas no assunto já divulgaram até a falta de veículos em algumas concessionárias.

Segundo dados da Fenabrave, entre ja-



Mercedes-Benz/Divulgação

Fabricantes projetam crescimento de 30% nas vendas deste ano

neiro e março, foram vendidos 14.669 caminhões no país. No mesmo período de 2017, foram 9.671. O aumento é de 51,6%. Algumas fabricantes divulgaram que apostam num crescimento em torno de 30% nas vendas deste ano, superando as expectativas da entidade representante do setor.

O presidente da Fenabrave, Alarico Assumpção Júnior, disse, em entrevista ao jornal "Estadão", que permanece com cautela quanto às projeções, considerando "possíveis problemas na base de fornecimento para a indústria, que passou longo período com os pedidos drasticamente reduzidos".

"O tempo para desenvolver novos fornecedores e mesmo para reprogramar para cima os volumes de peças é maior na indústria de caminhões. E, com a safra prevista, a demanda por pesados e extrapesados está acima do esperado", afirmou ao jornal. Somente no mês de março, foram emplacados 5.969 caminhões contra 4.107 no mesmo mês de 2017.

No início de abril, o vice-presidente da Fenabrave, Sérgio Zonta, declarou que já

houve aquecimento no financiamento de caminhões também. Condições de crédito como as dos anos 2010 a 2012 no Brasil retornaram, e muitos veículos estão sendo vendidos sem entrada e com parcelas de até 60 meses. Segundo ele, é uma exigência dos compradores que tem sido acatada pelos bancos. A expectativa é que cada vez mais instituições sigam o movimento. As taxas de juros estão em torno de 1% ao mês.

Em 2011, quando a venda em 60 parcelas era comum no mercado, foram vendidas 172 mil unidades de caminhões no país. A partir de 2013, o número de veículos comercializados começou a reduzir. Naquele ano, foram 154 mil emplacamentos. No ano seguinte, 137 mil e, em 2015, 71,7 mil. Em 2016, venderam-se apenas 50,2 mil caminhões.

AUTOMÓVEIS

A indústria automobilística também tem registrado bons resultados, conforme balanço divulgado pela Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Auto-

motores (Anfavea). No primeiro trimestre, segundo a entidade, foram vendidas 545,5 mil unidades no país, o que representa um crescimento de 15,6% em relação ao mesmo período do ano passado.

A Anfavea divulgou ainda que, no comparativo dos meses de fevereiro e março de 2018, há uma progressão nas vendas. Foram mais de 200 mil unidades licenciadas em março e 156 mil em fevereiro.

O balanço, segundo o presidente da associação, Antonio Megale, confirma o gradual retorno das atividades da indústria automobilística. "Mesmo com dois dias úteis a menos, o desempenho do último mês ficou quase 10% acima de março do ano passado, o que configura mais um indicador comprovando a retomada do mercado interno. É questão de tempo o consumidor ter mais acesso ao crédito", pontuou Megale. 📌

A arte de criar belos sorrisos.

Implant'art
Instituto Odontológico Dr. Floriano Peixoto

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

Atendemos Convênios

(31) 3531-4362 / 97178-1426 📞

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

Fotos: Anjos do Asfalto/Divulgação



Voluntários atuam nos primeiros socorros



Em cada atendimento, fazem parte enfermeiros e médicos voluntários



Grupo hoje conta com duas viaturas para fazer os atendimentos

Anjos precisam de ajuda

Manutenção do trabalho do Anjos do Asfalto depende de patrocínios e parcerias. Voluntários atuam desde 2004 salvando vidas na Rodovia da Morte.

Há 14 anos, o grupo Anjos do Asfalto Resgate Rodoviário vem se dedicando ao atendimento de vítimas de acidentes de trânsito na BR-381, chamada de "Rodovia da Morte", devido ao alto índice de ocorrências no trecho que liga Minas Gerais ao Espírito Santo. Apesar de obter reconhecimento pelo trabalho desempenhado voluntariamente, o grupo, que elegeu nova diretoria em março deste ano, necessita de apoio para a aquisição de materiais de salvamento a fim de se manter em atividade.

De acordo com o atual vice-presidente, Tiago Muzzi, desde a formação inicial, em 2004, a equipe vem buscando parcerias e patrocínio para custear ao menos o combustível das duas viaturas disponíveis.



Equipe se divide para atuar nos fins de semana e nos feriados prolongados

"Mas, com a crise, as pessoas que ajudavam se afastaram, e nós não recebemos auxílio de empresas nem dos governos municipal e estadual. Seria bom termos ajuda das empresas que prestam serviços na rodovia ou daqueles que utilizam a estrada", diz Muzzi, que é enfermeiro e atua há sete anos na equipe.

Ele e os demais socorristas trabalham por escalas nos fins de semana e nos feriados prolongados quando o movimento na rodovia aumenta e, consequentemente, a

demanda por primeiros socorros também. São de seis a sete voluntários por vez. Mensalmente, o Anjos do Asfalto realiza de 10 a 12 atendimentos, segundo o vice-presidente. Às vezes, porém, um único plantão concentra até cinco ocorrências, dependendo da época do ano, do feriado festivo e do número de veículos na estrada.

Diante desse cenário, outro pleito do grupo é a doação de uma ambulância. "Nosso principal objetivo é prestar os primeiros atendimentos. Feito isso, ficamos



Grupo hoje tenta adquirir uma ambulância para fazer o transporte das vítimas

até duas horas e meia aguardando a chegada de uma unidade do Serviço de Atendimento Móvel de Urgência (Samu) ou do Corpo de Bombeiros. Não transportamos as vítimas porque não temos veículo próprio. Se tivéssemos, poderíamos fazer isso, já que contamos com duas médicas na equipe", afirma Muzzi.

OTIMISMO

O grupo tem ao todo 26 socorristas. A atuação deles se concentra em um trecho

de aproximadamente 100 km da BR-381, de Belo Horizonte ao trevo de Barão de Cocais, na região Central do Estado. Nesse pedaço da rodovia, não existem bases de resgate do Samu ou dos Bombeiros. Além de se dedicar a salvar vidas nas horas vagas, cada voluntário precisa arcar com as despesas de deslocamento até a base e com a própria alimentação.

Para a ex-presidente e atual membro do conselho superior do Anjos do Asfalto, Janaína Rufo, a perspectiva é de melhorias.

"Tenho uma expectativa muito boa de crescimento. Estamos buscando patrocínio e procurando capacitar mais os socorristas. Acho que a nova diretoria vai ser muito boa para o grupo", avalia a enfermeira, que esteve na presidência durante os últimos três anos.

Apesar das dificuldades, ela ressalta que alguns colaboradores pontuais já têm feito a diferença na história da equipe, como a revista **Entrevias** e a Associação de Prevenção de Acidentes e de Assistência aos Amigos e Cooperados da Coopercemg (Apacoop).

Atual presidente da equipe, Geraldo Eugênio de Assis reforça o empenho dos novos gestores na luta por mais apoio. "Buscaremos parcerias para que, cada vez mais, tenhamos equipamentos de ponta e possamos atender a todos os que necessitam de resgate na Rodovia da Morte. Estamos ali para auxiliar, dar suporte e, principalmente, colaborar com as instituições oficiais de resgate das vítimas de acidentes", assegura.

ORIGEM

O grupo Anjos do Asfalto começou com apenas quatro socorristas, depois de terem concluído um curso de técnicas de emergências médicas no Corpo de Bombeiros Militar de Minas Gerais. Incomodados com a demora nos atendimentos às ocorrências da BR-381, na saída para Vitória (ES), eles decidiram se dedicar, voluntariamente, aos primeiros socorros na via.

A função do grupo é imobilizar, estabilizar e encaminhar as vítimas para equipes do Samu ou dos Bombeiros, responsáveis pelo transporte até as unidades de saúde. E são essas mesmas corporações, além da Polícia Rodoviária Federal (PRF) e dos próprios usuários da rodovia, as responsáveis por acionar os socorristas em casos de acidentes automobilísticos que resultam em pessoas feridas, presas às ferragens e em situações clínicas.

O telefone do Anjos do Asfalto é o (31) 99888-0022. 📞



Inspeção em xeque

Denatran suspendeu resolução que exigia inspeção técnica veicular para renovação do licenciamento anual

A obrigatoriedade da Inspeção Técnica Veicular (ITV) para a renovação do licenciamento anual dos veículos e a obtenção do Certificado de Registro e Licenciamento Veicular (CRLV) foi suspensa, por tempo indeterminado, pelo Departamento Nacional de Trânsito (Denatran).

O Denatran atendeu a uma solicitação feita pelo setor de transportes por meio de duas entidades representativas: a Confederação Nacional do Transporte (CNT) e a Associação Brasileira de Logística e Transporte de Cargas (ABTC). Uma das razões para a adoção da medida foi a necessidade de definir os requisitos para a elaboração de um cronograma para que os Departamentos Estaduais de Trânsito (Detrans) realizem o procedimento.

“Estamos sempre atentos às demandas dos Detrans, que são nossos parceiros na fiscalização das leis de trânsito, e entendemos que esse processo precisa passar por um debate mais aprofundado para que possamos aplicá-lo da melhor maneira possível, com o mínimo de transtorno à população”, afirma o diretor do Denatran, Maurício Alves.

Inicialmente, a determinação era que cada órgão de trânsito estadual e do Distrito Federal apresentasse, até 1º de julho próximo, o cronograma de implantação da ITV do respectivo ente federativo, conforme previsto na Resolução nº 716 do Conselho Nacional de Trânsito (Contran), publicada



Rovena Rosa/Agência Brasil

Exigência da inspeção está no CTB, mas falta regulamentação

em 8 de dezembro do ano passado. O texto, que implementa o Programa de Inspeção Técnica Veicular — agora suspenso —, estabelecia ainda que os Detrans comesçassem a exigir a ITV periodicamente até 31 de dezembro do ano que vem. Ela teria validade de dois anos.

REGULAMENTAÇÃO

O ministro das Cidades, Alexandre Baldy, afirmou, na época da suspensão da medida, que a pasta pondera as reivindicações da sociedade. “Os condutores do país podem ter a certeza de que estamos, cada vez mais, atentos às necessidades da frota brasileira, pensando e executando as melhores decisões para tornar o trânsito um lugar mais seguro, harmonioso e eficaz para todos os brasileiros”, declarou na ocasião.

O Código de Trânsito Brasileiro (CTB) —

no Artigo 104 — já tratava da exigência da inspeção veicular, mas ela ainda não havia sido regulamentada. De acordo com o Contran, a resolução considera “a necessidade de atestar as condições de segurança da frota de veículos registrada em todo o território nacional, contribuindo para a redução dos acidentes de trânsito”.

No caso de veículos 0 km com capacidade para até sete passageiros, que não tenham sofrido acidente com danos de média ou grande monta, a primeira ITV poderia ser feita em um prazo de três anos após o emplacamento. Já os veículos utilizados para o transporte de cargas e de passageiros teriam uma tolerância menor, dependendo de sua finalidade.

A Resolução nº 716 do Contran estabelecia outra novidade: a inspeção ambiental para o controle de emissão de gases poluen-



Antônio Cruz/Agência Brasil

“Os condutores do país podem ter a certeza de que estamos, cada vez mais, atentos às necessidades da frota brasileira, pensando e executando as melhores decisões para tornar o trânsito um lugar mais seguro, harmonioso e eficaz para todos os brasileiros.”

Alexandre Baldy, ministro das Cidades



tes e ruídos, feita em conjunto com a ITV, seguindo parâmetros do Conselho Nacional do Meio Ambiente (Conama), como também já estava previsto pelo Artigo 104 do CTB.

REPROVAÇÃO

Estariam reprovados na Inspeção Técnica Veicular os veículos que, no primeiro ano de operação da medida, apresentassem defeito muito grave ou defeito grave no sistema de freios, nos pneus, nas rodas ou nos equipamentos obrigatórios ou que utilizassem itens proibidos; ou ainda que fossem reprovados na inspeção de controle de emissão de poluentes e ruídos.

No segundo ano da ITV, a reprovação aconteceria nos casos em que houvesse constatação de qualquer defeito relacionado na primeira inspeção ou quando fosse identificado um defeito grave no sistema de freios.

Do terceiro ano em diante, seriam reprovados todos os veículos que apresentassem qualquer defeito classificado como muito grave ou grave para os itens de segurança ou que não atendessem aos parâmetros estabelecidos pelo Conama.

Conforme consta na resolução, todos os defeitos verificados na inspeção, inclusive os leves, deveriam ser registrados no certificado de ITV, e o proprietário do veículo deveria ser comunicado a respeito deles a fim de que pudesse providenciar a reparação. A repetição de problemas leves no ano subsequente os tornaria, automaticamente, um grave. **(Com a Agência CNT de Notícias)**

MIL 32 O Arla do Cegonheiro

PRODUTOS QUÍMICOS EM GERAL PARA:

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

Av. Juiz Marco Túlio Isaac, 5263 - Jardim Alterosa - Betim/MG

contato@milquimica.com.br | www.milquimica.com.br

Telefax: (31)3593.0002



Monitoramento poderá ser feito pelo celular, dentro do carro



Aulas serão monitoradas por biometria



Equipamentos de filmagem serão instalados nos veículos

“Big Brother” para obter a CNH

Aulas de direção e provas para conseguir carteira de habilitação serão gravadas em Minas Gerais. Sistema dá mais transparência ao processo.

O processo de formação de condutores nos departamentos estaduais de trânsito (Detrans) está cada dia mais fiscalizado. Em Minas Gerais, foi anunciada, recentemente, a implantação do sistema de telemetria e videomonitoramento, em atendimento à Portaria 238/14 do Departamento Nacional de Trânsito (Denatran).

As aulas práticas e as provas agora serão mais vigiadas. O objetivo, segundo o Detran-MG, é fiscalizar as aulas de direção e a avaliação do candidato à Carteira Nacional de Habilitação (CNH). Essa fiscalização ocorre por meio de áudio, vídeo, fotos e sensores ligados aos componentes do veículo. Serão ao todo duas câmeras nos carros de aula e quatro nos veículos usados para exames. O processo ainda conta com um coletor de biometria e um tablet.

Segundo o diretor do Detran-MG, o delegado geral César Augusto Monteiro Júnior, a iniciativa tecnológica gera mais eficiência tanto das aulas quanto do exame. “É uma forma de garantir mais qualificação ao condutor, evitando novas provas, um alto índice de reprovação e acidentes nas vias”, afirma.

O Estado possui mais de 6,5 milhões de motoristas habilitados, segundo o Detran. E o número tende a crescer. No ano passado, foram mais de 900 mil exames realizados por candidatos à CNH para motocicletas, carros, caminhões, ônibus e reboques. Somente em 2018, houve mais de 187 mil exames.

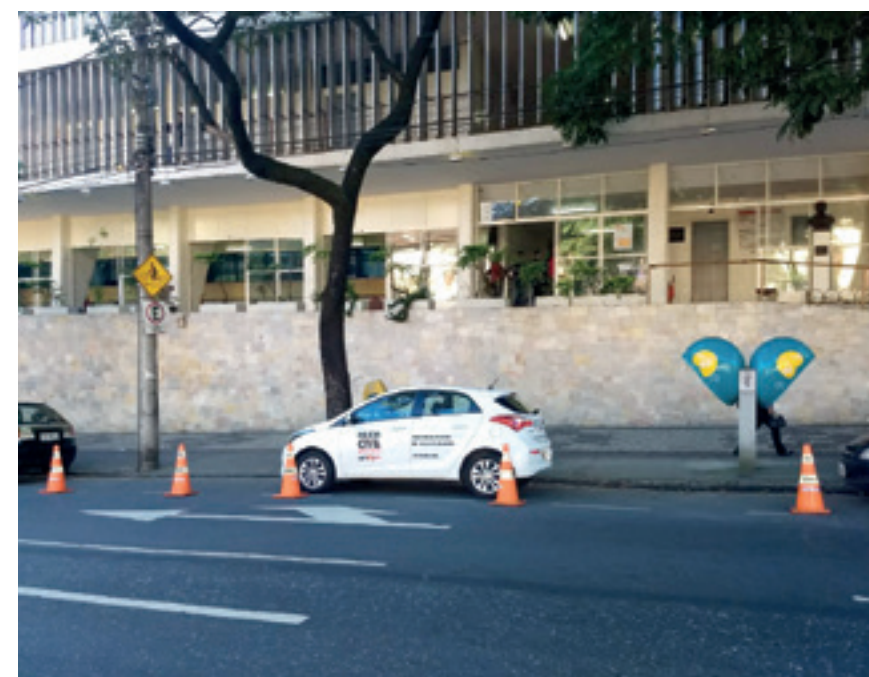
O monitoramento, de acordo com Monteiro, começa pelas aulas práticas em todas as categorias. Em seguida, será implemen-

tado nos exames de direção.

Para o delegado, a tecnologia visa garantir qualidade, segurança, transparência e eficiência no processo de formação. “Essa solução dotará o Detran de instrumentos e procedimentos que vão permitir um melhor gerenciamento do processo de habilitação, sobretudo de novos condutores”, salienta.

CRONOGRAMA

Os centros de formação de condutores (CFCs) deverão apresentar ao Detran até maio o contrato com as empresas credenciadas para o serviço. Foi feito um cronograma para o cumprimento dos prazos de implementação do sistema pelos centros. A primeira fase será iniciada em Nova Lima, na região metropolitana de Belo Horizonte. A expectativa é que todos os centros do



Carros do próprio Detran foram usados em testes

Estado estejam adaptados em até 120 dias. Ainda não se sabe quanto os candidatos pagarão a mais pela tecnologia, mas a estimativa é que haja um acréscimo de R\$ 5 a R\$ 8 por aula.

O sistema já existe em outros Estados. Na Bahia, foi implantado no ano passado. O diretor de Habilitação do Detran-BA, Mário Galvão, diz que o videomonitoramento também oferece proteção dos resultados dos candidatos. É comum que os reprovados questionem a conduta dos examinadores, e a ideia é que o sistema dê mais transparência. “Em caso de dúvida, denúncia ou conferência, as imagens serão disponibilizadas aos alunos, que poderão contestar a avaliação do examinador”, explica Galvão.

No Ceará, foram instaladas também câmeras do lado de fora dos carros e sensores até no cinto de segurança. No Mato Grosso do Sul, o sistema começou a funcionar em julho do ano passado.

Vitória do bom senso

Decisão da Justiça Federal inviabiliza proposta de restringir tráfego de caminhões no Anel Rodoviário, na região metropolitana de Belo Horizonte

Tráfego liberado para o setor que leva desenvolvimento para o país. No dia 6 de abril, a Justiça Federal informou que foi negado o pedido da Prefeitura de Belo Horizonte para assumir a gestão e a fiscalização do trânsito do Anel Rodoviário. De acordo com a sentença, o atendimento ao pleito iria contrariar regras constitucionais e ferir o respeito à harmonia entre os Poderes, uma vez que o Judiciário adentraria atribuições do Executivo e do Legislativo federais. Assim, a gestão da via permanece com a União, ficando sob a responsabilidade do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit), e a proposta do prefeito de Belo Horizonte, Alexandre Kalil, de restringir o tráfego de caminhões no local fica suspensa.

“Essa decisão revela o bom senso do Ministério Público Federal, que entendeu os reais problemas do Anel Rodoviário. Entregar a gestão dessa via para o município é loucura, pois ele não dá conta nem dos problemas de mobilidade da cidade”, pontua José Aparecido Ribeiro, presidente



Divino Advincula/PBH

Anel Rodoviário se tornou uma via expressa de Belo Horizonte



“São necessárias melhorias no transporte público, implementação de pontos de carga e descarga, criação de centros de distribuição, dentre outras medidas.”

Carlos Roesel, presidente do Sintrauto

das organizações não governamentais SOS Mobilidade Urbana e SOS Rodovias Federais de Minas Gerais, além de ser consultor em mobilidade urbana.

A Prefeitura de Belo Horizonte propôs a restrição de tráfego de caminhões no Anel como solução para enfrentar os inúmeros acidentes e mortes que ocorrem no local. Foi anunciado que o impedimento seria no trecho de 10 km administrado pela Via 040, que abrange um dos mais perigosos do Anel, entre o bairro Olhos D'Água, no entroncamento com a BR-356, e a avenida Amazonas, possivelmente nos horários de pico. A Secretaria Municipal de Assuntos Institucionais e Comunicação Social respondeu à **Entrevias** que a “Prefeitura de Belo Horizonte, por meio da Procuradoria Geral do Município (PGM), irá recorrer da decisão”. ➔



Divino Advincula/PBH

Um dos problemas da via é o estreitamento repentino da pista

A via é o corredor mais movimentado em Belo Horizonte, com um tráfego em torno de 160 mil veículos por dia, sendo palco de estatísticas alarmantes: 25.219 acidentes nos últimos dez anos. De 2007 a 2016, segundo a Polícia Militar, foram 7.635 ocorrências com vítimas e 17.584 sem feridos. No mesmo período, 319 pessoas morreram, e 10.209 ficaram feridas na rodovia que corta a capital. As estatísticas também revelam os principais envolvidos. Atropelamentos são mais recorrentes, se-

guidos por acidentes com motos, carros e, por último, caminhões.

Para especialistas, a restrição de circulação de veículos pesados não tem relação com a redução de acidentes. "A intenção de restringir a circulação de veículos pesados no Anel Rodoviário não ataca as causas do problema. É uma medida barulhenta e sem efetividade", critica Luciano Medrado, consultor técnico sênior da Federação das Empresas de Transportes de Carga do Estado de Minas Gerais (Fetcemg) e do Sindicato

das Empresas de Transportes de Carga do Estado de Minas Gerais (Setcemg).

O presidente do Sindicato das Empresas de Transporte de Cargas do Centro-Oeste Mineiro (Setcom), Anderson Cordeiro, ressalta que a instituição é contrária à restrição e, se necessário, buscará medidas jurídicas cabíveis. "Os empresários deste setor arcam com vários tributos que deveriam ser destinados às melhorias do Anel. Além disso, não há estudos que comprovam a efetividade do impedimento de caminhões nessa via" diz.



"Todas as sugestões foram bem aceitas, tanto que o grupo parou de se reunir. Como o prefeito não ficou satisfeito em não sugerir a restrição a caminhões, foi até o Ministério dos Transportes e solicitou um novo grupo de trabalho, que se reuniu uma única vez – pois a ANTT e o Dnit também são favoráveis em trabalhar com as causas."

Luciano Medrado, consultor técnico do Setcemg e da Fetcemg

SOLUÇÕES

Em novembro do ano passado, a prefeitura reuniu um grupo – formado pela Via 040, que tem a concessão de parte do Anel, a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), que fez a concessão, e as polícias Rodoviária Federal (PRF) e Militar Rodoviária (PMRV) – para implantar medidas de segurança no Anel Rodoviário, entre elas a restrição do tráfego de caminhões

nos trechos e nos horários mais críticos. Porém, o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit), responsável pela via, não foi convidado.

O Setcemg e a Fetcemg acompanharam as discussões. Medrado conta que foram apresentadas dez medidas de segurança. Uma delas é um estudo de impacto econômico que a restrição causaria, visto que o Anel liga quatro importantes rodovias do

país – as BRs 381, 262, 040 e 356. Todas elas passam pela região metropolitana de Belo Horizonte.

Outra proposição foi atuar nos acidentes de acordo com os mais frequentes: atropelamentos, motos, carros e caminhões. A redução da velocidade para 50 Km/h e a definição de áreas de escape no trecho do bairro Betânia também foram apresentadas, bem como a implementação de uma ➔



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.





Divino Advincula/PBH

Acidentes com motociclistas estão entre os mais recorrentes

balança rodoviária próximo ao viaduto da Mutuca, buscando interromper o ritmo de velocidade dos veículos e passar instruções sobre o trecho.

O uso de tecnologia também contribuiria para a segurança. A Via 040 conta com painéis, e a ideia é aprimorar a interação entre as informações do tráfego.

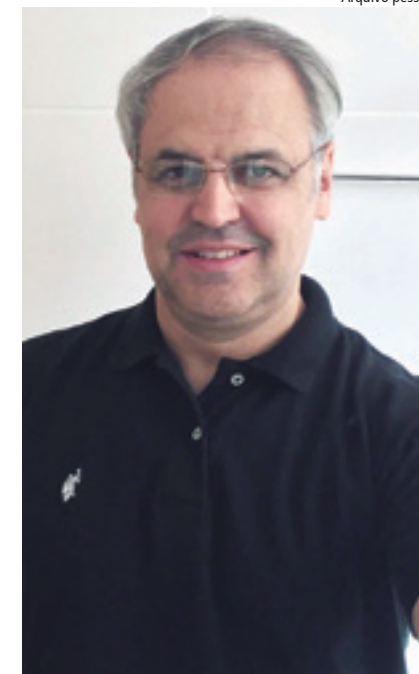
Dessa forma, quanto estivesse chegando ao Anel, o motorista receberia dados de todo o trecho.

“Todas as sugestões foram bem aceitas, tanto que o grupo parou de se reunir. Como o prefeito não ficou satisfeito em não sugerir a restrição a caminhões, foi até o Ministério dos Transportes e solicitou

um novo grupo de trabalho, que se reuniu uma única vez, pois a ANTT e o Dnit também são favoráveis em trabalhar com as causas”, ressalta Medrado. Segundo ele, essas medidas também serão apresentadas no grupo de logística urbana, que discute o Plano de Mobilidade da Região Metropolitana de Belo Horizonte.

RODOANEL

Na opinião dos especialistas, a construção do Rodoanel é uma das medidas mais efetivas. O projeto, que pretende desafogar o trânsito no Anel Rodoviário em Belo Horizonte, está parado há quatro anos. A proposta era um contrato de 30 anos de duração com obras executadas em quatro



Arquivo pessoal

“Essa decisão revela o bom senso do Ministério Público Federal, que entendeu os reais problemas do Anel Rodoviário. Entregar a gestão dessa via para o município é loucura, pois ele não dá conta nem dos problemas de mobilidade da cidade.”

José Aparecido Ribeiro, presidente das ONGs SOS Mobilidade Urbana e SOS Rodovias Federais de Minas Gerais

atribuições de cada ente no empreendimento. A parte sul ficou sob a responsabilidade do Dnit, a norte coube ao Estado, e a leste ficou a cargo do município.

A licitação até ocorreu, mas o processo foi anulado em 2016 por ser incompatível com a situação financeira do Estado no que diz respeito a investimento em infraestrutura, já que o valor total de contrapartida no processo de concessão na modalidade parceria público-privada era de R\$ 248 milhões/ano e de R\$ 7,2 bilhões no fim da concessão.

DOAÇÃO

A Superintendência Regional do Dnit vai entregar uma nota técnica ao ministro dos Transportes, Portos e Aviação Civil, Maurício Quintella, sugerindo que o órgão solicite ao Estado a doação para a União do projeto de construção da alça norte do Rodoanel Metropolitano de Belo Horizonte. A medida tem por objetivo atender aos desafios de mobilidade urbana.

A proposta foi defendida no encerramento de audiência pública da Comissão de Desenvolvimento Econômico da Assembleia Legislativa de Minas Gerais (ALMG), pelo superintendente regional do Dnit, Fabiano Martins Cunha, como alternativa para a retomada do empreendimento, há anos paralisado. Ele disse que há três meses está em andamento um estudo de viabilidade para retomar a obra, que, na prática, nunca saiu do papel.

Segundo Cunha, a superintendência está comprometida com a execução da obra, e, até a primeira quinzena de maio, será divulgado o primeiro trecho de competência do Dnit, com previsão de investimentos de R\$ 5,5 milhões só para o projeto



executivo, que deve ser concluído em 360 dias. Outro termo de referência, a cargo da concessionária, depende de autorização do Ministério dos Transportes e prevê investimentos de R\$ 7,5 milhões, também com previsão de execução em 360 dias.

QUESTÃO ESTRUTURAL

O Anel Rodoviário enfrenta problemas estruturais. A via foi construída há 50 anos, para um determinado número de veículos, e não acompanhou a evolução da cidade. Por ter se tornado o único corredor expresso que atravessa a capital mineira sem interrupção, recebe alto número de veículos, que, em tese, deveriam trafegar continuamente. Contudo, os motoristas enfrentam gargalos e irregularidades no trajeto que não têm conserto, segundo José Aparecido Ribeiro.

São três faixas que, de repente, mudam para duas, ocasionando frenagens repentinas e colisões. Um desses trechos é o KM 536, próximo à saída para a avenida Amazonas, no bairro Madre Gertrudes, na região Oeste de BH. A cerca de 1 km antes do acesso a um dos principais corredores da capital, debaixo da linha férrea, há um estreitamento brutal da pista, que passa de três para duas faixas de rolamento repentinamente também no KM 470, no bairro Carlos Prates, na região Noroeste. O terceiro ponto onde os mesmos problemas se repetem é o KM 465, no São Francisco, na Pampulha.

Em horário de pico, isso causa engarrafamentos até a Via do Minério, deixando a situação do trevo do Betânia ainda mais delicada, pois os carros parados formam uma espécie de barreira para quem desce em direção ao Espírito Santo.

“As tragédias acontecem por causa da interrupção do tráfego. Observe que os últimos acidentes foram ocasionados por motoristas que não eram de Belo Horizonte, ou seja, que não conhecem os impedimentos e a dinâmica contraditória do Anel. No caso de caminhões, é fundamental ter tempo para frenar”, pontua Ribeiro.

MEDIDA ABUSIVA?

O estudo “Logística Urbana: Restrições aos Caminhões?”, recentemente divulgado pela Confederação Nacional do Transporte



Divino Advíncula/PBH

(CNT), mostra que, em 40% dos municípios de sete das principais regiões metropolitanas brasileiras, há restrições de caminhões. Metade dessas proibições se estende 24 horas por dia. A maior quantidade de restrições em período integral se dá em ruas e avenidas de

Belo Horizonte/MG (81%); Porto Alegre/RS (70,6%) e Recife/PE (60%). Também foram analisadas as realidades de São Paulo (SP), Curitiba (PR), Goiânia (GO) e Manaus (AM).

Segundo esse estudo, além do período integral, também há proibições em outros

horários. Durante o dia, os impedimentos para o trânsito de caminhões nas regiões pesquisadas chegam a 24,5% das restrições. Já o período noturno corresponde a 13,3%. Os horários de pico, aqueles associados aos deslocamentos casa-trabalho

e trabalho-casa, no início e no fim do dia, possuem 11,9% de proibições.

Quanto ao percentual de restrições de circulação para caminhões em horário diurno, destacam-se Manaus (66,7%), Curitiba (33,3%) e Recife (30%). À noite,



“Percebemos que esse excesso de restrições acrescenta complexidade à realidade dos transportadores, o que afeta a distribuição de mercadorias para a população. É essencial que tenhamos uma padronização, sobretudo quanto ao tipo de veículos e aos horários em que eles podem trafegar em cidades próximas. Isso contribuirá para o planejamento e a gestão da operação das empresas que atuam nesses municípios.”

Bruno Batista, diretor-executivo da CNT

Goiânia (25%), Curitiba (22,2%) e Porto Alegre (17,6%). Por fim, nos horários de pico, as regiões com os maiores índices são Manaus (33,3%), Goiânia (25%) e São Paulo (24,4%).

O levantamento da confederação ➔



Divino Advincula/PBH

Via tem 26 km e liga grandes rodovias brasileiras, como 040, 262 e 381

aponta que, no total, foram identificadas 143 restrições em 76 municípios das sete regiões metropolitanas avaliadas. Entre elas destacam-se as de circulação (quando o caminhão está proibido de trafegar na via), que ocorrem em 86% das regiões analisadas; de carga e descarga (quando o caminhão só pode estacionar no local, mas está proibido de fazer carga e descarga), em 9,8% dos casos; e de estacionamento (quando o caminhão não pode nem estacionar nem fazer carga e descarga, devendo apenas trafegar pela via), em 4,2% dos municípios.

“Percebemos que esse excesso de restrições acrescenta complexidade à realidade dos transportadores, o que afeta a distribuição de mercadorias para a população. É essencial que tenhamos uma padronização, sobretudo quanto ao tipo



“Os empresários deste setor arcam com vários tributos que deveriam ser destinados às melhorias do Anel. Além disso, não há estudos que comprovam a efetividade do impedimento de caminhões nesta via.”

Anderson Cordeiro,
presidente do Setcom



Divino Advincula/PBH

Setor defende que restrição não é a única solução

de veículos e aos horários em que eles podem trafegar em cidades próximas. Isso contribuirá para o planejamento e a gestão da operação das empresas que atuam nesses municípios”, explica o diretor-executivo da CNT, Bruno Batista.

As principais consequências das medidas são aumento do custo operacional do transporte; baixa previsibilidade da entrega das mercadorias; maior emissão de poluentes e ruídos; e aumento do risco de acidentes. O estudo revela que as restrições à circulação de caminhões nas principais regiões metropolitanas do país podem representar custos adicionais de até 20% no valor do frete.

Em alguns municípios, transportadores passaram a incluir no custo do transporte a TDE (Taxa de Dificuldade de Entrega) e a TRT (Taxa de Restrição ao Trânsito) — essa

com impactos no valor do frete de até 15%. As taxas são motivadas por longas filas no abastecimento e por recebimento fora do horário comercial, que obriga os motoristas a aguardarem a liberação para a entrega da carga.

OUTROS CAMINHOS

Para atuar nesse problema, a CNT propõe a ampliação dos investimentos em infraestrutura, especialmente em anéis viários, o aumento da segurança e da disponibilidade de locais de parada e de descanso, a ampliação da oferta de vagas de carga e descarga, melhorias na sinalização e na fiscalização do trânsito e o aprimoramento das políticas públicas de planejamento.

Para o presidente do Sindicato dos Cegonheiros de Minas Gerais (Sintrauto), Carlos Roesel, é preciso haver planejamento

de médio e longo prazos nas cidades e não usar a restrição de caminhões como única solução de problemas diversos. “São necessárias melhorias no transporte público, implementação de pontos de carga e descarga, criação de centros de distribuição, entre outras medidas”, afirma. 📍



Atuação em prol das associações

Diretoria da Fenacat realiza encontros com parlamentares com o objetivo de apresentar a relevância dessas instituições na atividade do transporte rodoviário de cargas

A diretoria da Federação Nacional das Associações de Caminhoneiros e Transportadores (Fenacat) realizou neste mês uma série de encontros com parlamentares visando apoiar o projeto de lei que altera o artigo 53 do Código Civil. Essa alteração permite aos transportadores de pessoas ou cargas organizarem-se em associação de direitos e obrigações recíprocas com o objetivo de criar fundo próprio, desde que seus recursos sejam destinados exclusivamente à prevenção e à reparação de danos ocasionados aos seus veículos por furto, acidente, incêndio, entre outros motivos.

A diretoria também atuou para retirar assinaturas do recurso que leva a discussão do Marco Regulatório dos Transportes para o Plenário da Câmara dos Deputados, o que atrasaria o processo. O Projeto de Lei (4.860/2016), cujo relator é o deputado federal Nelson Marquezelli (PTB/SP), contempla as associações de auxílio mútuo e estabelece sete categorias econômicas para o setor, a maioria já existente. São elas: Transportador Autônomo de Cargas (TAC); Empresa de Transporte Rodoviário de Cargas (ETC); Cooperativa de Transporte Rodoviário de Carga (CTC); Empresa de Transporte Rodoviário de Cargas de Pequeno Porte (ETPP); Transportador Rodoviário de Carga Própria (TCP); Operador Logístico



Deputado federal George Hilton se reúne com a diretoria da Fenacat e Fenabem



Deputado federal Ricardo Izar Junior apoia o marco regulatório dos transportes



Deputado Lucas Virgílio, em parceria com a Fenacat, buscará mecanismos para que caminhoneiros não sejam prejudicados

(OL); e Empresa de Transporte de Valores (ETV). Com a derrubada do recurso, o texto segue para aprovação do Senado.

O deputado federal George Hilton (PSC/MG) recebeu os diretores e manifestou seu apoio em defesa dos interesses das associações e das cooperativas de auxílio mútuo.

Outro parlamentar que se encontrou com a diretoria foi o deputado federal Lucas Vergílio (SD/GO). Ele, inicialmente, elaborou o Projeto de Lei 3.139/2015, que prevê a proibição a entidades associativas ou cooperativas de oferecerem proteção a seus associados. Segundo o texto, somente poderão operar em seguros privados sociedades anônimas, desde que devidamente

autorizadas pelo órgão supervisor e fiscalizador do mercado de seguros. Contudo, esse parlamentar – em entendimento com a Fenacat – estuda uma maneira de criar mecanismos para que os transportadores de cargas não sejam prejudicados. “É uma vitória importante da federação junto a um deputado que é defensor do mercado segurador”, comemora o presidente da Fenacat, Luiz Carlos Neves.

Ainda sobre o tema do transporte rodoviário de cargas, os diretores se encontraram com o deputado federal Ricardo Izar Junior (PP/SP), que manifestou seu apoio ao marco regulatório, assinando o requerimento que evita que o projeto seja levado a plenário. ➔

Fenacat/Divulgação

SINDMÚTUO/MG



SINDICATO ESTADUAL DAS ASSOCIAÇÕES DE AUXÍLIO MÚTUO DOS TRANSPORTADORES DE CARGA E DE PESSOAS DE MINAS GERAIS

Diretoria formada pelos pioneiros do sistema de autogestão e auxílio mútuo

Objetivos:

- Congregar e integrar associações de autogestão pelo auxílio mútuo;
- Firmar convênios e parcerias com prestadores de serviço afim de oferecer condições especiais a suas filiadas;
- Prestar aos sindicalizados consultoria ou assistência técnica administrativa ou jurídica;
- Representar e defender, junto ao poder Judiciário, os direitos e interesses difusos, coletivos e individuais da categoria em ações e medidas judiciais.

FILIE-SE JÁ!

(31) 3614-9737

sindmutuo@gmail.com



Rua Estrada Mário Campos, N°499 Bandeirinhas-Betim/MG CEP 32657-005



Fotos: Omar Freire/ImprensaMG

Tolerância para o teste do bafômetro é de 0,05 mg de álcool por litro de sangue

Lei Seca mais severa

Entram em vigor regras mais duras para quem beber e dirigir. Agora, o condutor pode ficar até oito anos preso em caso de homicídio culposo.

Entrou em vigor no dia 19 de abril a Lei 13.546, que endurece as regras da Lei Seca no Brasil. O texto altera dispositivos do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) e amplia as penas mínimas e máximas para o condutor bêbado que matar ou ferir com gravidade em acidentes de trânsito. A lei foi sancionada em 19 de dezembro de 2017 e entrou em vigor 120 depois.

Com a mudança, condutores que cometerem homicídio culposo sob o efeito de álcool ou outras drogas estarão sujeitos a penas de prisão de cinco a oito anos. Antes, a variação era de dois a cinco anos. Agora, o motorista

ainda fica impedido de obter permissão ou habilitação para dirigir veículos novamente.

Quando a infração resultar em lesões corporais graves ou gravíssimas, a pena de prisão, que antes poderia variar de seis meses a dois anos, saltou para o mínimo de dois e o máximo de cinco anos. Nesses casos, também existe a possibilidade de suspensão ou de perda do direito de dirigir.

Doutora em psicologia do trânsito e coordenadora de um laboratório que pesquisa o tema no Centro Universitário do Distrito Federal (UDF), a professora Ingrid Neto diz que endurecer as penas não será

suficiente para coibir os crimes de trânsito se não forem adotadas outras medidas concomitantemente.

“Quando a gente fala em segurança do trânsito, estamos tratando desde as ações de engenharia e infraestrutura das vias, o trabalho de educação (voltado à prevenção) e o que chamamos de esforço legal, que é justamente uma legislação dura, que as pessoas saibam que ela existe, mas combinada com um processo efetivo de fiscalização”, argumenta.

VETO NA CÂMARA

Enquanto a nova lei estava prestes a

entrar em vigor, parlamentares vetaram na Câmara um projeto que sugeria a implementação de penas alternativas à prisão para condutores que cometessem crime de trânsito sob o efeito de álcool ou outras substâncias psicoativas.

O Projeto de Lei (PL) 5.568/13 é de autoria da deputada Keiko Ota (PSB-SP). O item vetado previa a substituição da prisão pela privação de direitos em casos de lesão corporal culposa (quando não há intenção) ou homicídio culposo causado por motorista embriagado ou sob a influência de entorpecentes, e lesão grave ou morte por

participação em corridas em vias públicas (popularmente chamadas de “rachas” ou “pegas”). A substituição valeria caso a pena de reclusão não ultrapassasse quatro anos.

A punição alternativa também valeria, conforme propõe o projeto de lei, para quem fosse réu primário em crime doloso (com intenção). Além disso, a culpabilidade, os antecedentes, a conduta social e a personalidade do condenado, bem como os motivos e as circunstâncias, precisariam indicar que a pena alternativa seria satisfatória.

Mas, por insuficiência de votos, essa proposição do PL 5.568/13 permaneceu vetada. Para ser derrubado, o veto deveria receber 257 votos, porém 254 deputados federais foram contrários a ele. Do outro lado, 50 parlamentares optaram pela manutenção. Por não ter conseguido maioria absoluta de votos na Câmara, o veto nem sequer seguiu para análise dos senadores.

HISTÓRICO

A Lei 11.705, sancionada pelo então presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT), em junho de 2008, ficou conhecida como Lei Seca por ter reduzido a tolerância do nível de álcool no sangue dos condutores de veículos e por ter proibido a comercialização de bebidas alcoólicas ao longo das rodovias federais.

Anteriormente a ela, era permitida a ingestão de até 6 decigramas de álcool por litro de sangue (mg/l), o correspondente, aproximadamente, a dois copos de cerveja. Quando foi sancionada, a legislação reduziu esse limiar para 0,1 mg/l no bafômetro, e, recentemente, o limite caiu mais, passando a ser de 0,05 mg/l. Já no exame de sangue, o máximo permitido era de 2 decigramas de álcool e, agora, é zero. **(Com agências Brasil, Senado e Câmara Notícias)**

PETROVILA
COMBUSTÍVEIS

www.petrovila.com.br

Transporte e Revenda de Combustíveis

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

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



Querosene, aguarraz, thinner e outros



Qualidade Total
em Solventes

www.petrovila.com.br

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



Política nacional tem o objetivo de unificar ações de transporte no país

Política Nacional de Transportes é regulamentada

Portaria publicada em março formaliza diretrizes da logística de transportes integrada no Brasil

Está em vigor desde 29 de março a Política Nacional de Transportes (PNT), instituída por meio de portaria do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação. A iniciativa formaliza as novas diretrizes da logística de transportes no Brasil e integra as políticas públicas seto-

riais de portos, aeroportos, rodovias, ferrovias e hidrovias.

Entre os objetivos da PNT alguns se destacam, como: garantir a segurança operacional em todos os modos de transportes; prover uma matriz viária racional e eficiente; prover um sistema acessível,

Garantir segurança também é um dos temas prioritários do plano



Fotos: Ministério dos Transportes/Divulgação

eficiente e confiável para a mobilidade de pessoas e bens.

Embora a publicação da Portaria 235/2018 no “Diário Oficial da União” tenha sido no dia 29 de março, a assinatura pelo então ministro da pasta, Maurício Quintella, ocorreu no dia anterior. “A PNT é a materialização de um conjunto de princípios e diretrizes que o ministério deseja que os demais órgãos ligados ao setor de transportes cumpram”, afirmou na ocasião. Quintella foi exonerado do cargo para concorrer a uma vaga no Senado nas eleições de outubro. No lugar dele, assumiu o diretor-geral do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit), Valter Casimiro Silveira.

Com a instituição da PNT, todas as ações executadas pelos órgãos e pelas agências vinculadas deverão seguir as orientações estabelecidas no documento. No discurso de assinatura, Maurício Quintella destacou que a iniciativa pretende estimular o desenvolvimento socioeconômico sustentável e promover a integração nacio-

nal e internacional de transportes. Para ele, a nova política é fundamental para enfrentar os desafios logísticos do país.

PROCESSO

O trabalho para a formulação da Política Nacional de Transportes iniciou em 2015, sob a liderança da Secretaria de Política e Integração (SPI). No total, 93 pessoas de 41 órgãos, que representam 340 instituições, foram ouvidas pelo corpo técnico responsável. Também colaboraram as demais secretarias do ministério, e oito Estados receberam relatórios sobre o tema.

Essas ações foram desempenhadas para se conhecer a opinião profissional sobre a criação de uma política de transportes que pudesse unificar e integrar os trabalhos desenvolvidos por todos.

O processo de análise e de levantamento dos dados deu origem ao “Livro de Estado”. Trata-se de um guia que deverá ser seguido para o desenvolvimento das atividades relacionadas ao setor de transportes.

O documento traz oito princípios, 12 objetivos, 20 diretrizes e um ato legal.

A publicação ainda determina os instrumentos para colocar a PNT em prática, como: caderno das estratégias governamentais, planejamentos organizacional e de transportes, conselhos e comitês que aproximam os órgãos públicos da população e programas de fomento e financiamento que executam os projetos desenvolvidos.

Os princípios estabelecidos no “Livro de Estado” representam preceitos universais que devem balizar as ações de infraestrutura de transportes. De acordo com informações do Ministério de Transportes, são alguns deles: respeito à vida, excelência institucional, planejamento e integração territorial, infraestrutura sustentável e eficiência logística. 



Valter Campanato/Agência Brasil

Rodovias brasileiras
passam por obras,
mas investimento é
menor que o considerado
necessário pelo Dnit

Freio no investimento

Aportes do governo federal nos 15 piores trechos rodoviários do Brasil ficam aquém do necessário estipulado pelo Dnit. Segundo estudo da CNT, dois deles passam por Minas.

Minas Gerais aparece duas vezes na relação das 15 piores ligações rodoviárias brasileiras, elaborada pela Confederação Nacional de Transporte (CNT) a partir de dados apurados pela pesquisa “CNT de Rodovias” nos últimos 14 anos. O estudo “Rodovias Esquecidas do Brasil – Transporte Rodoviário”, divulgado no fim de março, considerou as extensões majoritariamente de jurisdição federal e que apareceram, no mínimo, quatro vezes

entre as últimas posições do ranking de classificação das pesquisas publicadas de 2004 a 2017. Os trechos mineiros que figuram a lista são o de Governador Valadares, no Vale do Rio Doce, a João Neiva, no Espírito Santo (BR-259 e BR-381); e o de Poços de Caldas, no Sul do Estado, a Lorena, no interior de São Paulo (BR-459). A conclusão do trabalho é que as más condições das ligações – trechos formados

OS PIORES TRECHOS

1	Açailândia (MA) – Miranda do Norte (MA)	BRs 222 e 316
2	Araguaína (TO) – Picos (PI)	BRs 230, 135, 230 e 222
3	Barracão (PR) – Cascavel (PR)	BRs 163, 373, 280
4	Dourados (MS) – Cascavel (PR)	BRs 163, 467, 272 e 163
5	Florianópolis (SC) – Lages (SC)	BRs 475 e 282
6	Governador Valadares (MG) – João Neiva (ES)	BRs 259 e 381
7	Jataí (GO) – Piranhas (GO)	BR-158
8	Maceió (AL) – Salgueiro (PE)	BRs 110, 316, 423 e 424
9	Manaus (AM) – Boa Vista (RR) – Pacaraima (RR)	BRs 174 e 210
10	Marabá (PA) – Dom Eliseu (PA)	BR-222
11	Marabá (PA) – Wanderlândia (TO)	BRs 230 e 153
12	Poços de Caldas (MG) – Lorena (SP)	BR-459
13	Porto Velho (RO) – Rio Branco (AC)	BRs 364 e 425
14	Rio Brilhante (MS) – Porto Murtinho (MS)	BRs 267, 060 e 419
15	Salvador (BA) – Paulo Afonso (BA)	BRs 101, 110 e 420

por uma ou mais rodovias pavimentadas, de grande importância socioeconômica e volume de transporte de cargas ou de passageiros – se devem à falta de apoio do governo federal. No período analisado, o investimento público médio anual por quilômetro (km) foi de R\$ 66,51 mil nas rodovias esquecidas, enquanto a média nacional, no ano passado, foi de R\$ 144,27 mil. “A insuficiência de recursos fica mais evidente quando analisamos os números

dos custos médios gerenciais divulgados pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit). Para manutenção, são necessários, em média, R\$ 308 mil por quilômetro de rodovia. Ou seja, a média no Brasil foi cerca de 50% do previsto e, nas rodovias esquecidas, ficou pouco acima dos 20% do valor preconizado pelo Dnit”, afirma a CNT. A ineficiência da infraestrutura rodoviária brasileira deixa o Brasil na 103ª coloca-



ção, em uma lista de 137 países, no quesito qualidade, conforme retratado no Relatório de Competitividade Global 2017-2018, do Fórum Econômico Mundial.

TRECHOS MINEIROS

Segundo o estudo da CNT, nos 279 km de ligação entre Governador Valadares e João Neiva (BR-259 e BR-381), o custo operacional dos transportadores encareceu 44,1% em 2017 em função da qualidade do pavimento (em 2004, o aumento havia sido de 34%). No ano passado, a pesquisa da entidade apontou que em 95,7% da extensão não há acostamento, e existem desgastes e trincas. Além disso, o trecho não conta com dispositivo de proteção contínua. O investimento médio anual do governo nessa ligação é de R\$ 136,88 mil/km, 55,6% do total considerado ideal pelo Dnit. Somente em 2017, foram contabilizados 110 acidentes na região (com 13 vítimas fatais), responsáveis por um custo de R\$ 18,02 milhões para a sociedade, conforme apontado pela CNT. Já na ligação entre Poços de Caldas e Lorena (BR-459) – total de 248 km –, que atende a 15 municípios, o pavimento, avaliado como regular, ruim ou péssimo pelas pesquisas da confederação, acrescenta 23,9% ao custo operacional dos transportadores. O trecho recebeu ainda menos investimentos da União na média por ano: R\$ 54,8 mil/km, 82,2% abaixo do valor de ➔





Fábio Rodrigues Pozzebom/Agência Brasil

Estudo da CNT aponta soluções para várias rodovias

referência do Dnit. No ano passado, o custo econômico dos acidentes – um total de 174 – chegou a R\$ 19,74 milhões na ligação. Oito pessoas morreram.

SOLUÇÕES

De acordo com levantamento feito a partir dos resultados de pesquisas, a solução apontada pela CNT para os trechos que aparecem repetidamente na relação dos piores do país inclui a recuperação de 4.937 km de rodovias que atendem às ligações e que apresentam defeitos no pavimento (desgaste, trinca, remendos, afundamento, ondulações e buracos) e a recuperação ou a troca de placas desgastadas ou totalmente ilegíveis distribuídas em 1.695 km das ligações.

Também foram apontados como solução a pintura de 2.812 km de rodovias

Minas Gerais concentra **6.592 km** de extensão rodoviária pública federal, o correspondente a **11,9%** da malha rodoviária pública federal nacional

onde a faixa central é desgastada ou inexistente; a pintura de 3.122 km de rodovias nos quais as faixas estavam desgastadas ou não existiam; a implementação de placas e defesas em trechos com curvas perigosas, mas sem dispositivos de segurança; e a construção de acostamento em 3.456 km de rodovias.

A conclusão do estudo da Confederação Nacional do Transporte é a de que são necessários R\$ 5,8 bilhões para solucionar os principais problemas identificados nas 15 piores ligações rodoviárias brasileiras. O montante representa 69,7% do recurso autorizado pelo governo federal para intervenções na malha rodoviária em 2017, "o que demonstra a incapacidade do governo de melhorar as rodovias sem o apoio da iniciativa privada", afirma a entidade. 📍

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, 607 - Centro - Betim/MG
www.triciclosbandeirantes.com.br

VENDAS
 (31) 3544-9725 / (31) 3544-9726
 Ligue e agende uma visita



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



motocar
Bandeirantes TRICICLOS

TODO O CENTRO DE BETIM NA MESMA SINTONIA

Direção artística: Márcio Freitas

Amigos FM 87,9
Já todo mundo ouvindo!

producaoamigos@gmail.com

www.radioamigosbetim.com.br

31 3544-0122

Dra. Adriana Lemos*



As novidades do momento

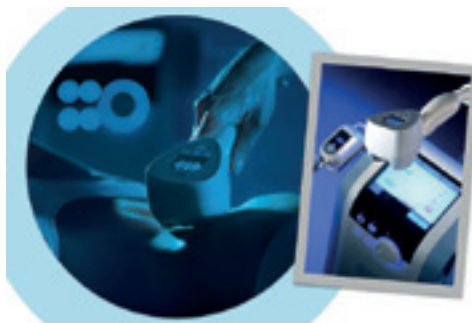
Recentemente, Betim ganhou não só um, mas dois grandes aliados nos tratamentos faciais e corporais. Um deles é o Exilis Elite, uma geração mais potente de radiofrequência monopolar focada profunda, e o outro é o X-Wave, aparelho que emite ondas mecânicas acústicas, mais conhecidas como ondas de choque, um avanço na tecnologia mundial.

O Exilis Elite funciona por ondas térmicas para aquecer a pele profundamente e atingir as células de gordura. A radiofrequência monopolar focada e profunda, aliada ao sistema *cooling* de resfriamento da ponteira, trata a gordura e a flacidez de forma efetiva e não invasiva, sem *downtime* e sem desconforto.

Precisa-se acoplar uma placa condutora perto da área tratada para "focar" a condução da corrente, o que possibilita controlar a profundidade de ação por meio de ajustes no resfriamento. Quanto mais resfriada estiver, mais protegida ficará a superfície da pele e mais ondas serão direcionadas para as camadas profundas, o que favorece o tratamento de pessoas com pouca, média ou muita gordura e flacidez.

Pode ser aplicado em qualquer área do corpo. O Exilis Elite acelera a atividade metabólica dos adipócitos (células de gordura), fazendo com que se contraiam e tenham uma apoptose (morte celular) programada. Ao mesmo tempo, estimula e reforça a rede de colágeno dérmico, o que reduz muito a flacidez e a textura cutânea.

O aparelho reduz medidas e devolve o tônus a áreas faciais e corporais como papadas ("pescoço de peru" ou "queixo duplo"), melhora o aspecto de flacidez da face e suaviza o olhar triste gerado pela flacidez nas pálpebras. Além disso, trata a celulite e a flacidez e reduz gordura nos glúteos, nas coxas, nos culotes e nos braços, além de melhorar a aparência envelhecida da região íntima feminina.



O procedimento dura cerca de 30 a 40 minutos por área. São recomendáveis quatro sessões com intervalo semanal e uma sessão de manutenção a cada três meses. O Exilis Elite não é indicado para quem usa marca-passo ou implantes metálicos. Gestantes também não podem utilizá-lo. Atualmente, é a tecnologia mais moderna que associa tratamentos para gordura e flacidez facial e corporal, tendo já conquistado a preferência entre várias celebridades brasileiras.

O X-Wave é onda mecânica acústica ou onda de choque. Trata-se de uma tecnologia inovadora totalmente não invasiva e indolor. Está sendo associada a outras já conhecidas como a criolipólise e a radiofrequência, potencializando os tratamentos e proporcionando resultados nunca antes conquistados por dermatologistas e fisioterapeutas dermatofuncionais.

Sozinhas, as ondas de choque agem diretamente no tecido da pele e estimulam as células a retomarem a produção natural de colágeno e elastina, além de motivarem a drenagem linfática. Elas atuam compactando os ácidos graxos e, consequentemente, reorganizando os tecidos, o que promove a diminuição acentuada da celulite, mesmo as de graus mais elevados. Logo na primeira sessão, já é possível notar melhora, especialmente da qualidade da pele. Para o tratamento completo é indicada uma média de oito sessões, com intervalo mínimo de 48 horas entre as aplicações, sendo, no máximo, duas por semana. A primeira famosa a divulgar seu uso foi Madonna, o que contribuiu para a rápida expansão da tecnologia no mundo.

Esses protocolos já vêm sendo praticados com muito êxito nas maiores clínicas dermatológicas do país, tendo um nível superior de resultados quando eles são comparados aos das outras tecnologias já existentes. Sem dúvida alguma, Betim deu um salto nos tratamentos faciais e corporais com a chegada do Exilis Elite e do X-Wave, não perdendo em nada para os grandes centros do Brasil. 📍

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

PRODUTOS

NATURAIS
INTEGRAIS
ORGÂNICOS
SEM GLÚTEN
SEM LACTOSE
LOW CARB
SUPLEMENTOS
GRANEL

LANCHONETE

SALADAS
MASSAS
LANCHES
SUCOS

Vem ser
saúdável!

@mercadoverde_naturais



Para a sua comodidade, temos DELIVERY.

31 3532.7547 • 97360.5585

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

FUNCIONAMENTO:

Seg à Sex de 8h às 19h

Sáb de 8h às 13h



CEPAM COMPONENTES AUTOMOTIVOS

CEPAM

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



Algumas vantagens CEPAM

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



www.cepampecas.com.br



(54) 3291-2560



WhatsApp (54) 99152 3251



CONTARE

assessoria contábil

PABX: (31) 3591-2063

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



Conluck
Contabilidade

Sempre Pensando em Você!

Arminda M. Sobrinho

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



SCANIA

PEÇAS PARA SCANIA,
CAMINHÕES E ÔNIBUS

contato@somardiesel.com.br

(31) 3390-8100

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



HOLSET
TURBOCHARGERS

- ✓ Turbina
- ✓ Bomba Injetora
- ✓ Injeção eletrônica

(31) 3362-1520

contato@mundialturbinas.com.br

MUNDIAL
TURBINAS

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

SETCOM
SINDICATO DAS EMPRESAS DE TRANSPORTE DE CARGAS DO CENTRO-OESTE MINERO



**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



1 Transporte / Logística

SADA Transportes
SADA Logística
SADA Centro-Oeste
DACUNHA
ELTA Transportes

2 Indústria / Comércio

SADA Siderurgia
OMR Componentes Automotivos
Strepanavia Componentes Automotivos
Ertá Automotivos
Matran

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 Logistics
CBIG (DHD - Grande Paroissien)

6 Jornal / Gráfica

Sempre Editora
O Tempo, Super Notícia, Pampulha
O Tempo BETIM, O Tempo CONAGEM

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.