

## SAFRA 2016

AUMENTO DA  
DEMANDA  
RECUPERA  
VALORES DO FRETE

## UM ANO DEPOIS DA GREVE

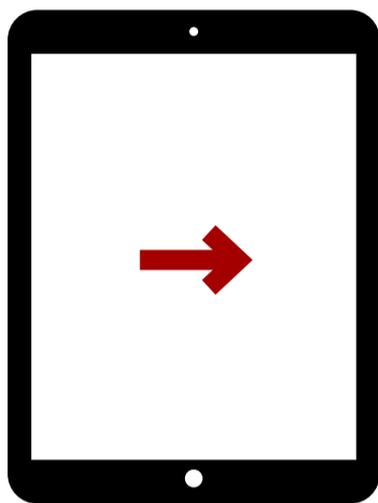
GOVERNO DIZ QUE  
CUMPRIU ACORDO  
COM CAMINHONEIROS

# Polêmica na estrada

Início do exame toxicológico está marcado para março

# navegue

## NO SEU TABLET ou COMPUTADOR



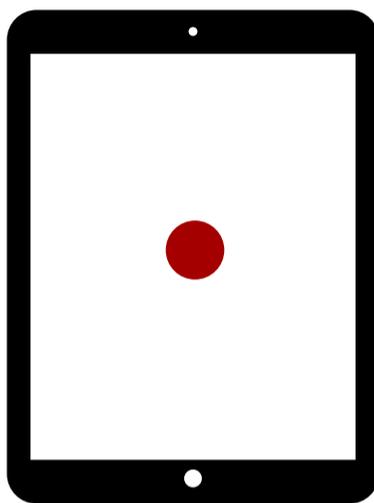
### NAVEGAÇÃO

NO TABLET

Deslize na horizontal ou toque nas laterais para navegar entre as páginas.

NA WEB

Clique nas laterais

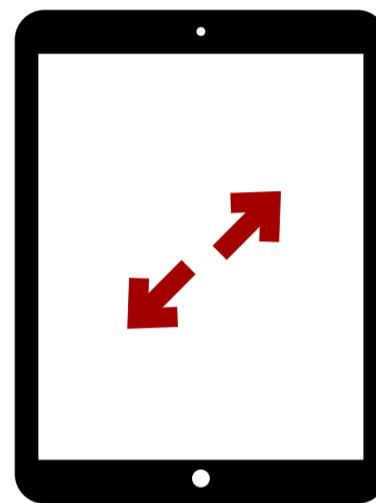


### MENU

Toque uma vez para visualizar o menu da revista.

NA WEB

Clique no botão no canto superior direito



### ZOOM

NO TABLET

Junte e separe os dedos para zoom out e in.

NA WEB

Utilize normalmente os recursos do seu equipamento



Clique para ver INFORMAÇÃO EXTRA, EM TEXTO OU IMAGENS.



Clique para acessar LINKS EXTERNOS. Eles também podem estar no texto, em expressões como "clique aqui".



Indica um ÁUDIO. Clique para ouvir.



Clique para MANDAR UM EMAIL.

## expediente

### DIRETORA

Dilene Antonucci

### EDIÇÃO

Dilene Antonucci (Mt 2023)  
Nelson Bortolin e Chico Amaro

### PROJETO ORIGINAL

Andreo Monteiro

### COMERCIAL

Mariana Antonucci  
[mariana@cargapesada.com.br](mailto:mariana@cargapesada.com.br)  
Carlos Correa  
[carlos@cargapesada.com.br](mailto:carlos@cargapesada.com.br)

### PROJETO GRÁFICO E DIAGRAMAÇÃO

adoro design  
[eutambem@adorodesign.com.br](mailto:eutambem@adorodesign.com.br)

### CONTATO

AMPLA EDITORA  
Avenida Maringá, 813 – sala 503  
86060-000 - Londrina – PR  
Fone: (43) 3327 1622  
[redação@cargapesada.com.br](mailto:redação@cargapesada.com.br)  
[www.cargapesada.com.br](http://www.cargapesada.com.br)

## 04

### **Exame toxicológico**

Exame deverá ser exigido a partir de 2 de março

## 08

### **Transporte de grãos**

Recuperação dos valores de frete

## 14

### **Um ano após a greve**

Governo diz que compromissos foram honrados

## 22

### **Caminhão autônomo**

apequena o papel do condutor

## 28

### **Polêmica**

Vídeo de motoristas movimenta a Câmara dos Deputados

## 30

### **Venda de caminhões**

Com queda de 47%, é a menor desde 2004

## 33

### **Caixa de entrada**

As opiniões e homenagens dos internautas





# Denatran diz que exame toxicológico começa dia 2 de março

**Data já foi prorrogada duas vezes e ainda não há laboratórios credenciados**

NELSON BORTOLIN  
REVISTA CARGA PESADA

**A** pesar de o Departamento Nacional de Trânsito (Detran) não ter credenciado nenhum laboratório para fazer os

exames toxicológicos de larga janela de detecção, o diretor do órgão, Alberto Angerami, garante que eles serão exigidos dos motoristas

profissionais a partir de 2 de março. A data para o início dos exames, que visam detectar se o profissional usou drogas ilícitas num perío-

do de três meses, já foi alterada duas vezes.

São duas situações em que haverá a exigência. Uma diz respeito apenas aos motoristas empregados. Eles terão de se submeter ao teste na hora em que forem contratados e na hora da demissão. As regras, neste caso, estão detalhadas na portaria 116, de 16 de novembro de 2015, do Ministério do Trabalho e Previdência Social.

A outra situação envolve todos os motoristas, incluindo os autônomos, e foi regulamentada pela deliberação 14, do Conselho Nacional do Trânsito (Contran), de 30 de dezembro de 2015.

Terão de fazer o exame todos os motoristas nos momentos de habilitação e renovação das categorias C, D e E. E também quando houver mudança de uma para outra. Os detalhes dos exames são

**LEIA NA ÍNTEGRA A PORTARIA 116**



**LEIA NA ÍNTEGRA A DELIBERAÇÃO 145**



os mesmos da portaria 116. Em caso de resultado positivo, o motorista poderá submeter o laudo do exame toxicológico à apreciação do médico credenciado aos órgãos de trânsito que levará em consideração, “além dos níveis da substância detectada no exame, o uso de medicamento prescrito, devidamente comprovado, que possua em sua formulação algum dos elementos constantes” previstos no anexo portaria 116, do Ministério do Trabalho e Previdência Social.

A legislação também determina que os laboratórios credenciados deverão inserir o resultado da análise do ma-

terial coletado (se positivo ou negativo) no prontuário do condutor por meio do Sistema de Registro Nacional de Condutores Habilitados - Renach. O motorista com exame positivo ficará proibido de dirigir por três meses. E ele terá direito à contra-prova e recurso administrativo.

O diretor do Denatran e presidente do Contran, Alberto Angerami, disse à Carga Pesada que, há tempo suficiente para fazer o credenciamento de laboratórios em todo o País. “Não vai adiar não. Temos janeiro e fevereiro, quase 60 dias”, afirmou.

### **EM SÃO PAULO, EXAME ESTÁ SUSPENSO**

O exame de larga ja-

nela de detecção vem causando polêmica **Veja nesse link a repercussão na Revista Carga Pesada.** Há gente a favor e gente contra a medida. Entre os contrários, está o governo de São Paulo, que foi à Justiça e obteve uma liminar suspendendo a exigência do teste no Estado. Em texto publicado na agência oficial paulista, o governador Geraldo Alckmin (PSDB) comenta: “Todo dia fazem leis, criam normas para onerar o povo. No passado foi aquele kit de primeiros socorros. Todo mundo gastou um dinheirão e ele depois foi dispensado. Depois era para trocar o extintor. Agora inventaram que tem que fazer um exame toxicológico. É um exame inútil. As entidades médicas e de segurança no tráfego dizem que não tem nenhum sentido.”

O Detran do Estado está com medo de que

VEJA O TEXTO PUBLICADO NA  
AGÊNCIA OFICIAL PAULISTA



o exame tumultue o processo de habilitação e renovação de carteiras em São Paulo.

A Carga Pesada questionou o diretor do Denatran e presidente do Contran, Alberto Ange-rami, sobre sua opinião a respeito do teste. Ele saiu pela tangente: “Como agente público, como existe uma lei, eu tenho de cumpri-la. Eu não posso nem fazer crítica a lei porque sou agente público. A Abramet (Associação Brasileira de Medicina de Tráfego, que se posicionou contra) é uma entidade idônea. E existem aqueles que pregam que o exame toxicológico vai fazer com que haja grande diminuição do índice de acidentes, eteceteretal. Então são opiniões”, afirmou.

Ele disse que o Denatran já recorreu da decisão judicial que concedeu a liminar ao governo de São Paulo, **conforme visto aqui na Revista Carga Pesada.** E espera revogá-la a tempo de o exame também ser exigido naquele Estado.

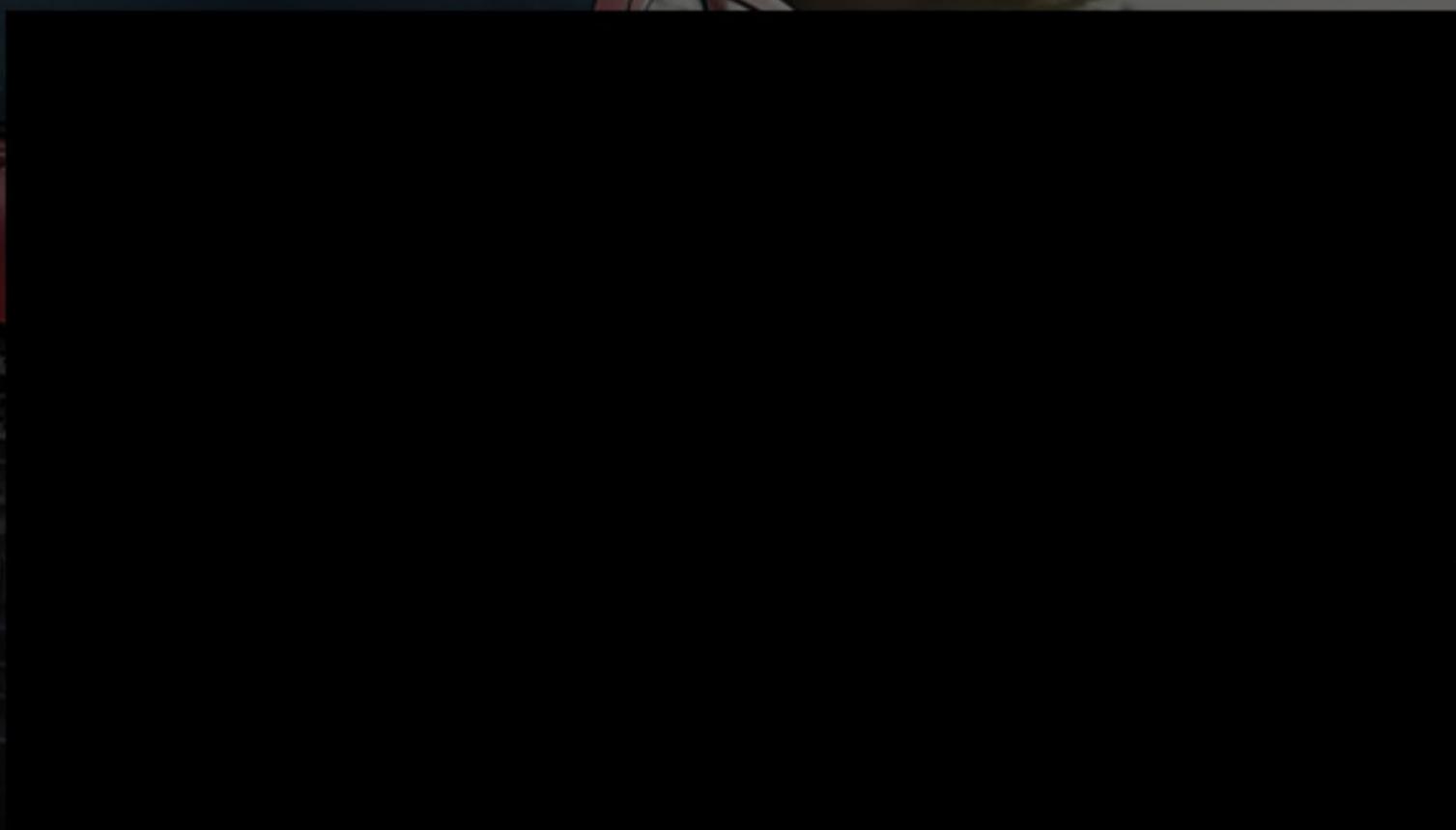
#### VAI PESAR NO BOLSO

A Associação Brasileira de Laboratórios Toxicológicos (Abratox) afirma que o exame custará entre R\$ 290 e R\$ 300 cada. A reportagem fez uma pesquisa em vários laboratórios que já fazem os testes exigidos nos concursos para policiais e pilotos de avião. O preço mais barato encontrado, num laboratório de Pelotas, foi R\$ 385. Já o mais alto, em Londrina (PR), é de R\$ 550.

# NASCEU O VITO.

Versatilidade no tamanho que você esperava.

ASSISTA



# Transporte de grãos *respira aliviado*

NELSON BORTOLIN  
REVISTA CARGA PESADA



## O aumento da demanda por transporte e a redução da oferta do serviço leva à recuperação dos valores de frete

**E**nquanto a maior parte das atividades produtivas do País chega em 2016 mergulhada na crise, o transporte rodoviário de grãos respira mais aliviado. As colheitas atrasaram e, nos últimos meses, houve uma grande correria para colocar o milho nos portos antes da chegada da soja. O aumento da demanda é apenas uma das justificativas para a recuperação do frete agrícola. Também contribuiu, entre outros fatores, a redução na oferta do serviço de transportes. Há menos caminhões disponíveis para os grãos.

A reportagem pesquisou os valores de frete de 16 rotas em levantamento feito pelo Instituto Mato-grossense de Economia Agropecuária (Imea). Todas partem de Mato Grosso. Em metade das rotas, o frete estava mais de 50% maior na primeira pesquisa feita neste ano (dia 7 de janeiro) na comparação com a primeira de 2015 (dia 5 de janeiro). Há casos em que o aumento bate os 80%, como na Rota Rondonópolis--Paranaguá. A tonelada transportada custava R\$ 130 na primeira semana de 2015 e R\$ 235 na primeira

semana de 2016, segundo o Imea.

Transportadores entrevistados pela Carga Pesada acham um exagero. Mas, admitem que a situação está melhor. “Hoje, o frete está no patamar que deveria ser sempre para o frotista não passar por dificuldade, para não quebrar”, afirma Cláudio Rigatti, diretor do Sindicato das Empresas de Transporte de Mato Grosso (Sindmat).

Ele ressalta que o setor enfrentou uma situação muito difícil no segundo semestre de 2014 e no primeiro de 2015. “No segundo semestre



do ano passado, a coisa começou a melhorar. Teve muito milho para ser transportado e a gente virou o ano trabalhando, inclusive na véspera de Natal e Ano Novo”, declara.

Rigatti afirma que comparar os valores de frete entre o início de 2016 com o início de 2015 não é uma boa escolha. “Em janeiro de 2015 não havia carga a

ser transportada. O número de embarques era 80% menor”, lembra.

O diretor prefere não fazer prognósticos para os próximos meses. Mas ressalta que há uma redução de oferta de caminhões, o que é uma boa notícia. “O frotista não está comprando caminhão. Hoje tem menos caminhão trabalhando na safra que em 2014 e 2015.

Faltando caminhão, o frete não baixa”, declara. Além da queda abrupta no mercado de caminhões novos (47% na comparação com 2015), Rigatti diz que muitas empresas sofreram processos de busca e apreensão de veículos. “Há muitas empresas com problemas.”

Diretor comercial da Transpanorama, transportadora de Maringá

ROTA	05.JAN.15 (R\$)	15.OUT.15 (R\$)	05.NOV.15 (R\$)	26.NOV.15 (R\$)	10.DEZ.15 (R\$)	07.JAN.16 (R\$)	CRESCIMENTO DE JANEIRO A JANEIRO (%)
Campo Verde-Rondonópolis	37	42,67	40,5	44	44	70	89,1
Campo Verde-Paranaguá	135	210	217,5	228	230	245	81,4
Rondonópolis-Paranaguá	130	185	205	200	195	235	80,7
Campo Verde- Santos	155	232	238,7	242,5	242,5	272,5	75,8
Rondonópolis-Santos	145	205	220	225	227,5	242,5	67,2
Rondonópolis-Maringá	90	130	135	147,5	147,5	150	66,6
Diamantino-Santos	195	275	286	280	277,5	310	58,9
Diamantino-Paranaguá	180	242	263	270	270	280	55,5
Sorriso-Cuiabá	55	62,5	70	70	70	80	45,4
Campo Novo de Parecis-Santos	215	276,67	300	305	305	312,5	45,3
Campo Novo de Parecis-Paranaguá	200	257,5	278,75	290	290	290	45
Sorriso -Santos	230	283,5	305	305	300	322,5	40,2
Canarana- Uberlândia	95	120	125	120	120	130	36,8
Sorriso-Paranaguá	225	257,5	265	273	270	290	28,8
Campo Novo de Parecis-Porto Velho	110	140	132,5	135	135	125	13,6
Sapezal - Porto Velho	105	118	116,5	117,5	119,5	115	9,5

**Fonte: Instituto Mato-grossense de Economia Agropecuária (Imea)**

que integra o Grupo G10, Valdecir Adamucho estima que 10% dos caminhões que aturam na safra anterior não estão na atual. “Muita gente saiu da atividade, tem empresas enfrentando problemas judiciais”, declara. Segundo ele, o segmento está há 18 meses sem comprar caminhão.

Para o diretor, o merca-

do teve uma “recuperação parcial” de uma situação anterior que era um “desastre”. “Trabalhamos o segundo semestre de 2014 e o primeiro de 2015 com - 20%. Agora recuperamos esses 20%. Estávamos no abismo e agora estamos no razoável.” Adamucho diz que os números do Imea não refletem a realidade. E ressalta que o setor vem sendo castigado

com constantes aumentos no preço do diesel. “Estaríamos muito melhor se o governo não estivesse todos os meses subindo o preço do óleo diesel.” De acordo com o empresário, a mídia não dá a devida atenção, mas o combustível está subindo 1,5% todo mês. “Só em janeiro agora, subiu 1,7% em Mato Grosso”, reclama.

## **ATRASO NO PLANTIO E DÓLAR ALTO AJUDAM**

O superintendente do Imea, Daniel Latorraca, lembra que, tradicionalmente, em Mato Grosso, o produtor semeia a soja entre setembro e novembro. E que, devido ao atraso no milho, o plantio da soja se estendeu até o início de janeiro. Os atrasos vêm fazendo acumular volumes de milho e soja para serem transportados ao mesmo tempo. “Isso impacta no mercado de fretes”.

Outra justificativa para os índices de reajuste mostrados pelo instituto, segundo ele, é que o transportador teve de refazer sua planilha devido aos aumentos do diesel e ao início da cobrança de pedágio na BR 163, a Rodovia da Soja, no ano passado.

Latorraca não quis fazer previsão sobre como se comportará o frete nos próximos meses. Mas ressalta que a produção matogrossense, devido à seca, será menor que a estimada. O

Imea prevê que, em vez de 28 milhões de toneladas de soja, serão colhidas 27,8 milhões. Em vez de 21,2 milhões de toneladas de milho, 19,4 milhões. Ele lembra que esse é um fator que pode influenciar negativamente no valor do frete.

O superintendente chama atenção para um fato importante: apesar do aumento da tarifa em reais, o transporte está saindo mais barato para as tradings - quando convertido em dólar - que nas safras anteriores. E que isso dá a elas maior margem de negociação com os transportadores.

O diretor-executivo do Movimento Pró-Logística da Aprosoja, Edeon Vaz Ferreira, faz a mesma observação. “A tonelada transportada em janeiro do ano passado, de Sorriso a Santos, custava 85 dólares. Agora, está a 80. O produtor não raciocina em reais”, afirma.

Apesar disso, o diretor acredita que as “perspectivas são muito boas” para o ano. Ele acredita que o frete vai subir mais. E dá um exemplo: a tarifa de Primavera do Leste a Londrina está a R\$ 140 e vai chegar a R\$ 170. “A tendência desse ano

é de ser melhor.”

Já Clênio Dobler, presidente da Cootranscampo, cooperativa formada por 54 autônomos em Campo Verde (MT), dá risada quando a reportagem informa a ele os valores que constam do levantamento do

Imea. “Estaria rico”, afirma, caso o frete entre sua cidade e Rondópolis estivesse a R\$ 70. “Estava a R\$ 35 no ano passado e, agora, a R\$ 37”, declara. Ele acredita que, em fevereiro e março, vai conseguir R\$ 42. “Aí fica boa a situação.”



**Rastreamento Ideal, Comunicação Global**

# Secretário diz que governo cumpriu acordo com caminhoneiros

NELSON BORTOLIN | REVISTA CARGA PESADA

**Apesar de a categoria não conseguir refinancear caminhões, nem ter isenção de pedágio nos eixos suspensos, representante do Ministério dos Transportes diz que compromissos foram honrados**

O governo federal não pode obrigar os bancos privados a refinanciar caminhões comprados com dinheiro do BNDES assim como não tem como exigir

que os Estados cumpram a lei que isenta da cobrança de pedágio os eixos suspensos quando os veículos estão vazios. A União também não pode oferecer uma tabela mínima de

frete porque ela seria inconstitucional. E não há estudos de projetos que possam tornar o diesel mais barato.

A falta de soluções reais para essas questões deixou desacordado o presidente do Sindicato dos Transportadores Autônomos de Cargas de Francisco Beltrão (Sindicat/Sudoeste do Paraná), Janir Bottega, em relação ao Fórum Permanente do Transporte Rodoviário de Carga, entidade criada ano passado



pelo governo federal, a qual ele integra.

Em entrevista à Carga Pesada dia 5 de janeiro, Bottega disse: “Para mim, a função do Herbert Drummond (secretário de Política Nacional de Transportes no Ministério dos Transportes e coordenador do Fórum) é tentar convencer a gente de que nossas reivindicações foram atendidas. Mas isso não é verdade”, afirma. ***Veja o original nesse link.***

Por causa do desabafo do presidente do Sindicat, a reportagem pediu uma entrevista com o coordenador do Fórum. De fato, ele defende que as reivindicações da categoria foram atendidas. Em relação ao refinanciamento, Drummond diz entender a frustração dos profissionais. “Os bancos privados, de forma imprevisível, não aderiram essa medida do governo”, reconhece. Mas, destaca: “A rigor, o compromisso de possibilitar o refi-

nanciamento aos caminhoneiros relativo ao Procaminhoneiros foi, sim, cumprido pelo governo conforme acordado com as lideranças da categoria”, alega.

Em relação ao descumprimento da lei do eixo suspenso, ele afirma que somente uma negociação direta entre as entidades de caminhoneiros com os Estados de São Paulo e Mato Grosso pode resolver o problema. “De forma alguma, o governo federal pode ser acusado

de não ter cumprido o que foi acordado em relação ao eixo suspenso”, ressalta.

Para o coordenador, o Fórum é uma “ideia viva, de visão ampla, para a compreensão e resolução de conflitos históricos entre as entidades e interesses ali representados”. E só vai existir “enquanto seus componentes acreditarem” na ideia. “O descrédito é um vírus poderoso que pode destruir essa conquista”, declara.

Confira a seguir a íntegra da entrevista com o secretário:

**Revista Carga Pesada: O governo manteve o preço do diesel durante seis meses como prometido. Mas, depois disso, o combustível subiu bastante. Existe alguma proposta sendo estudada para segurar o preço do diesel? Algum tipo de isenção ou redução de impostos sobre o produto?**

O compromisso do governo federal nas negociações do início do ano foi manter congelado o preço do diesel durante seis meses e isso foi cumprido. Quanto a qualquer estudo relativo ao preço do diesel, isenção ou redução de impostos não tenho conhecimento, mesmo porque esse tema está afeto a outros ministérios.

**Revista Carga Pesada: O governo aprovou a lei 13.126 autorizando o refinanciamento para caminhoneiros autônomos e pessoas jurídicas com faturamento de até R\$ 2,4 milhões/ano. A revista tem acompanhado e são pouquíssimos os casos de pessoas que conseguiram refinarciar. Os bancos privados se recusam a receber os pedidos...**

A rigor, o compromisso de possibilitar o refinanciamento aos caminhoneiros relativo ao Procaminhoneiros foi, sim, cumprido

pelo governo conforme acordado com as lideranças da categoria. Foi promulgada a Lei 13.126, que autorizou esse refinanciamento e o BNDES e Conselho Monetário Nacional regulamentaram a matéria. Os bancos - públicos e privados - estão autorizados a executar essa operação. Os bancos públicos estão operando esse refinanciamento normalmente. Os bancos privados, de forma imprevisível, não aderiram essa medida do governo. E é forçoso informar que eles não estão obrigados a fazê-lo.

As operações de financiamento foram contratadas em sua maioria com bancos privados que têm em suas carteiras mais de 50% das operações de financiamento. Por conta desse fato, a categoria dos caminhoneiros autônomos frustrou-se profundamente e com total razão. Foi um duro



### *Reunião do Fórum Permanente do Transporte Rodoviário de Carga*

golpe nas expectativas tanto dos caminhoneiros quanto do próprio governo. Infelizmente esta situação não foi prevista por ocasião dos acordos feitos no início do ano. Para o governo foi uma surpresa esta posição dos bancos privados e definitivamente não concordamos com ela.

**Revista Carga Pesada: O governo não poderia ter obrigado os bancos a refinanciarem, já que os recursos são do BNDES?**

O governo não tem poder legal sobre os bancos privados para obrigá-los a fazer uma transação bancária. Os recursos são do BNDES sim, mas como em qualquer operação de financiamento dessa natureza os riscos são dos bancos. O governo está fortemente empenhado em resolver esse impasse junto aos bancos privados e a prova disso foi a publicação agora, em 31 de dezembro, da MP 707 que prorrogou por

mais seis meses o prazo - que se encerraria naquela data (31 de dezembro) - para a formalização dos pedidos de refinanciamento junto aos bancos. É uma demonstração inequívoca de que o governo está sensível e atento aos problemas dos caminhoneiros. Mantenho a expectativa de que haveremos de encontrar uma solução para essa questão que é crucial para as lideranças sindicais. Acredito que haja espaço de negociação

e aposto nos princípios da Responsabilidade Social das Empresas para sensibilizar os bancos privados neste caso.

**Revista Carga Pesada: Sobre o eixo suspenso, apesar de o governo ter aprovado uma lei federal, os Estados que têm concessões de rodovias não a estão obedecendo. É o caso do Paraná e de São Paulo, pelo menos. Como o governo entende essa questão? É possível fazer algo para que a lei seja cumprida em todo o território nacional?**

De forma semelhante à questão do refinanciamento, o governo legislou para que as rodovias federais concessionadas não cobrassem o pedágio para os caminhões com o eixo suspenso. E isto está acontecendo. Não há uma rodovia sequer sob administração do Ministério dos Transportes que esteja cobrando o pedágio. Nas

rodovias estaduais concessionadas, o governo federal não pode intervir sem ferir o Pacto Federativo estabelecido na Constituição. Em São Paulo, por exemplo, todas as rodovias concessionadas são administradas pelo Estado e estão cobrando o pedágio com o eixo suspenso. É um direito do Estado e, por conseguinte não estão desobedecendo a Lei Federal. O mesmo ocorre em Mato Grosso que também tem rodovia estadual concessionada na mesma condição.

No Paraná, que também está cobrando esse pedágio, temos uma situação diferente. Existem rodovias federais que estão delegadas ao Estado com contratos de concessão administrados pelo governo estadual. O Ministério dos Transportes está examinando uma forma de entendimento legal junto ao governo do Paraná,

para que nas rodovias federais delegadas, a legislação federal seja atendida. Nos casos de São Paulo e Mato Grosso, só uma negociação direta entre as entidades de caminhoneiros e transportadores com esses Estados da Federação para que o eixo suspenso nos caminhões vazios seja isento de pedágio. Assim, de forma alguma, o governo federal pode ser acusado de não ter cumprido o que foi acordado em relação ao eixo suspenso.

**Revista Carga Pesada: Em relação ao tabelamento de frete, é difícil convencer os caminhoneiros da inconstitucionalidade da medida. A categoria não entende, por exemplo, por que o governo pode determinar o reajuste dos planos de saúde e dos remédios, mas não dos fretes.**

Não é possível exatamente por que uma tabela com preços fixa-

**Secretario  
Hebert Drummond** .....



dos é inconstitucional. O preço do frete não pode ser tabelado pelo governo sem ferir o princípio da livre iniciativa, presente na Constituição. Essa questão foi profundamente estudada pela AGU (Advocacia Geral da União) e pelos consultores jurídicos dos ministérios envolvidos. A única solução possível foi oferecer à categoria uma planilha (não é uma tabela) com parâmetros de preços que pudesse servir como referência para as negociações

entre os contratantes de frete (embarcadores e empresas transportadoras) e os demandantes (caminhoneiros autônomos). Essa planilha foi elaborada pelos técnicos da ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres), apresentada no Fórum e disponibilizada no site da agência.

Ocorreram duas situações. Uma, em que os caminhoneiros através de suas lideranças consideraram a planilha de difícil manejo e pouca praticabilidade. Com

isso, as entidades sindicais não investiram em tentar aplicar o sistema para referenciar os preços praticados nas negociações com os embarcadores. Outra, que, em alguns poucos casos nos quais os caminhoneiros buscaram negociar o frete com os embarcadores com base nos preços referenciais encontrados na planilha, não foram sequer ouvidos e com isso mais um ponto contra os preços de fretes referenciados.

A categoria não aceita

---

**“O Fórum tem apenas seis meses e, apesar das necessidades urgentes, há que se ter foco para alcançar a maturidade nas discussões das demandas.”**

---

o fato de que o frete seja um preço de livre negociação entre as partes e não pode, constitucionalmente, ser administrado pelo governo. Por isto buscam, na comparação indevida com outros setores da economia, um ponto de apoio para seus argumentos. Por sua vez, parte dos embarcadores não se mostram interessados em negociar preços de fretes. Naturalmente, os embarcadores operam com os preços variáveis segundo as leis do mercado da oferta e procura.

Um acordo entre caminhoneiros e embarcadores para ajustar o

valor do frete é de difícil construção, pois, no centro desse impasse estão os princípios que formam a base do capitalismo (propriedade privada dos meios de produção; acumulação do capital - o lucro; e a livre concorrência).

O nosso entendimento é que o ambiente do Fórum deveria ser utilizado pelos caminhoneiros, transportadores e embarcadores - todos ali representados - para que busquem em conjunto e de forma negociada as soluções que resultem em acordos para ajustes dos preços de fretamento, que atendam a todos. Aqui também vale a apli-

cação do Princípio da Responsabilidade Social das Empresas, no caso pelos embarcadores em geral e tradings do setor.

O governo, que apenas coordena o Fórum já se dispôs a mediar essas transações, mas ainda não percebi qualquer movimento das lideranças para buscar a abertura de uma janela de negociação nesse sentido. Espero que em 2016 essa questão possa ser tratada com a devida maturidade e, quem sabe, conseguir-se um grande acordo que possa apaziguar essa questão que realmente oprime grande parte dos caminhoneiros autônomos do Brasil.

**Revista Carga Pesada: Qual a contribuição do Fórum para a categoria?**

Tenho repetido nas reuniões que o Fórum é uma conquista dos caminhoneiros e empresas transporta-

doras, com a participação imprescindível dos embarcadores. Há anos os caminhoneiros demandam uma verdadeira negociação com os outros segmentos para tratar de assuntos do interesse comum do TRC. Agora isso está realmente acontecendo. E só essa meta atingida já responderia à pergunta sobre a contribuição do Fórum para a categoria dos autônomos.

Inúmeras greves, bloqueios de estrada e outros movimentos similares foram levados a cabo ao longo dos anos sem que as lideranças envolvidas tivessem a oportunidade do diálogo. Eram sempre confrontos versus conquistas que no mais das vezes ou não eram cumpridas ou se perdiam no esquecimento até que uma nova greve ocorresse.

O Fórum tem apenas seis meses e, apesar das necessidades ur-

---

**“A categoria não aceita o fato de que o frete seja um preço de livre negociação entre as partes e não pode, constitucionalmente, ser administrado pelo governo.”**

---

gentes, há que se ter foco para alcançar a maturidade nas discussões das demandas. Independentemente dos assuntos mais imediatos que pressionam a categoria dos autônomos, a preservação do Fórum deve ser a preocupação estratégica de todos para garantir que as diversas forças envolvidas com o Transporte Rodoviário de Cargas tenham um ambiente, equilibrado e mediado pelo governo federal, para se reunir em torno de interesses comuns. Há que se evitar visões imediatistas e de curto alcance. Discordo de quem considera existência

do Fórum como algo descartável e se mostra desanimado com a possibilidade da obtenção de avanços.

O Fórum Permanente do Transporte Rodoviário de Cargas é uma idéia viva, de visão ampla, para a compreensão e resolução de conflitos históricos entre as entidades e interesses ali representados. Ele só existirá enquanto seus componentes acreditarem nesta ideia. O descrédito é um vírus poderoso que pode destruir essa conquista e a pergunta, nesse caso é: quem ganhará com isto?

# **Caminhão autônomo *apequena o papel do condutor***

LUCIANO ALVES PEREIRA



**Se o motorista erra, o veículo dirige com acertos programados. O governo americano passou a acreditar nisso.**

**P**assados cerca de 60 anos da apoteótica criatividade hollywoodiana de Cecil B. De Mille – ele foi diretor do filme O Maior Espetáculo da Terra (entre outros) e virou celebridade do cinema, desde a década de 1950 –, a Freightliner americana reeditou o referido estilo espetaculoso em

grandes espaços para a apresentação do seu caminhão Inspiration. Foi no princípio de maio do ano passado, em Las Vegas, EUA. O fabricante de cargueiros faz parte do conglomerado Daimler AG alemão e escolheu a represa de Hoover, que fica próxima à cidade, para promover o mega evento e marcar o nas-

cimento do seu caminhão autônomo. A base é o modelo Freightliner Cascadia Evolution. Já a barragem tem o registro histórico de ter sido a maior obra do seu tempo, justamente no período da Grande Depressão (1929) e virou monumento de superação. **Clique aqui e veja o vídeo.**

No Brasil, os ecos de um veículo que dispensa o comando permanente do condutor, chegaram como coisa extravagante, própria da excentricidade de Hollywood. Compreende-se. Quem iria imaginar que as autoridades de trânsito sequer pensariam em admitir o ir

e vir de um caminhão sem que seu chofer estivesse com as duas mãos agarradas ao volante?

Ocorre que neste janeiro, o governo Obama resolveu apoiar a coisa. E de forma oficial, na abertura do North American International Auto Show in Detroit, uma das cidades-berço da indústria automobilística mundial. Washington não só falou como apostou no futuro do caminhão, ônibus e carros autônomos. “Enfrentar o desafio de uma evolução do transporte mais limpo e moderno, requer infraestrutura que consiga reduzir os con-

gestionamentos, sem ter de construir novas pistas indefinidamente”, disse Anthony Foxx, secretário (equivalente a ministro) de Transportes de lá. E tocou logo no nervo exposto dos infernais nós de trânsito deste mundo de Deus. “É imperativo que façamos melhor uso das vias que dispomos e os veículos autônomos nos oferecem um jeito realístico de fazer isso”, afirmou Foxx.

O governo americano investirá US\$ 10 bilhões em dez anos para “testar veículos automatizados e conectados”. No final da fala é que abordou o principal: “Nós sentimos que

---

## O conforto e segurança das estradas empacaram e terão de procurar outras vias. Uma delas seria o veículo autônomo.

---

a tecnologia da automação será capaz de avançar em conveniência, mobilidade e segurança, uma vez que os acidentes decorrem de erro dos motoristas”. Foi a desistência confessada. O conforto e segurança das estradas empacaram e terão de procurar outras vias. Uma delas seria o veículo autônomo. Martin Zeilinger, engenheiro da Daimler Trucks AG, explicou em Las Vegas que, aos poucos, vários dispositivos de segurança já estão incorporados aos caminhões que rodam por aí. Citou o ABS, o piloto automático e o ESC (controle eletrônico da estabilidade). Em nível

acima (2), dois outros controles assistem ao condutor. Seria o cruzador adaptativo e o gerenciamento integrado do trem-de-força, “enquanto o volanteiro retém a direção sob seu comando. Mas não o pleno acelerador nem os freios”.

Como se vê, o poder decisório do motorista vai sendo cortado até que, no nível 4, o profissional tem o assento contemplativo de seguir o desfilhar dos dados da navegação. Essa bandeja de dispositivos entupidos de chips “é intrusiva” e mesmo “despudoradamente invasiva e chega a assumir um caráter peda-

gógico”, diz o jornalista Eduardo Rocha, da Auto Press. E acrescenta: “Caso o motorista se coloque em risco de colisão, os sistemas entram em ação, sem se preocupar com possíveis melindres de quem está ao volante”. Como comentou, “o condutor passa a ter cuidado para que o carro não reprove o seu comportamento – com uma freada de advertência ou uma sutil mudança no esterçamento do volante”. Enfim, abre-se à realidade: “É o caso de se aceitar a condição de refém da tecnologia de segurança do fabricante...”

Barateada e ampliada

em capacidade, dita tecnologia assusta o mundo do transporte, o qual constata não haver mais futuro em insistir na Educação nem no Esforço Legal, dois dos três esteios na prevenção de acidentes de trânsito. Assim, o profissional terá de ser destituído do comando a bordo, mas presente como um copiloto.

Sobre cassar o direito de decidir como comandar o veículo, dois veteranos motoristas da Trans-Herculano (puxa

produtos perigosos), de Juiz de Fora (MG), se encontravam (em meados de janeiro) assentados na privilegiada varanda do restaurante do Roberto Rezende (km 557, da Fernão Dias) e viam o jeito dos profissionais descenderem a serra de Itaguara (sentido SP). Chovia muito e parte importante do fluxo deixava despencar acima de 80 km/h, naquele declive comprido, com curvas fechadas no final da embalada. O cálculo era no visual, enquanto a avaliação por dedu-

ção. Aos descentes não interessavam os riscos, por imposição de uma talvez 'opacidade mental', como foi o apelido que rolou. Tal quadro já virou consenso entre os macro-planejadores do transporte rodoviário e os está levando a agir pelo rebaixamento da capacidade de decisão da turma de raladores de boleia. A tecnologia da automação é a ferramenta. Coisa para o futuro, que já corre solta no fechadíssimo clube dos fabricantes de veículos.



Todos juntos fazem um trânsito melhor.

**VOLVO**

**EXCELÊNCIA**

**Excelência  
em Gestão  
é nosso item  
de série**



### **Volvo, tricampeã do Prêmio Nacional de Qualidade.**

O PNQ é o mais importante reconhecimento que uma empresa pode conquistar no Brasil. Para a Volvo, uma prova de que excelência não é um item de série apenas de nossos veículos, mas de tudo o que fazemos.



 [www.facebook.com/volvobr](http://www.facebook.com/volvobr)  
[www.volvo.com.br](http://www.volvo.com.br)

**VOLVO**

# Embarcador se irrita com queixa de caminhoneiro

**Vídeo mostrando dificuldades vividas por motoristas causa polêmica na Câmara dos Deputados**

NELSON BORTOLIN | REVISTA CARGA PESADA

**D**ois vídeos com desabafos de caminhoneiros quanto às condições de trabalho no transporte de grãos em Mato Grosso provocaram polêmica na Câmara dos Deputados, dia 10 de dezembro, durante audiência pública com embarcadores para tratar do marco regulatório do transporte rodoviário de carga.

Excesso de trabalho, péssimas condições nos locais de carga e descarga, poeira, lama, mato, demora

para descarregar, não recebimento de vale-pedágio. Situações já conhecidas de quem lida com o transporte de carga eram relatadas nos vídeos pelos motoristas entrevistados. Um deles desabafou: “A escravidão não acabou. Estamos vivendo num regime escravo”.

Os vídeos foram apresentados pelo diretor-executivo da

Associação dos Transportadores de Mato Grosso (ATC), Miguel Mendes. E, embora em nenhum momento os produtores rurais tenham sido colocados como culpados pela situação, o representante da Confederação Nacional da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA), Luiz Antonio Fayet ficou ofendido. “Vimos naquele vídeo uma impropriedade:

**OUÇA O ÁUDIO DOS VÍDEOS DOS ENTREVISTAS COM CAMINHONEIROS**



os escravos da soja. Eu acho que foi uma agressão ao produtor de soja dizer que ele é o escravizador de motorista”, queixou-se em tom de revolta.

A Carga Pesada não conseguiu os vídeos, mas os áudios estão neste matéria.

O relator da comissão especial do marco regulatório, deputado Nelson Marquezelli (PTB-SP), que também é produtor rural, foi outro que se mostrou indignado. “Essa palavra es-

cravo, a esquerda sempre usou para angariar voto e fazer com que possa conseguir mudar o sistema no País’. Para ele, nada é imposto. “Trabalha quem quer, trabalha quem precisa”, complementa.

Marquezelli é o mesmo que, em abril de 2013, disse à TV Câmara (abaixo) que a profissão de caminhoneiro é “diferente” das demais. “Quem é caminhoneiro dirige porque gosta”, afirma. Na sequência, sua fala dá a impressão de que dirigir caminhão

**OUÇA O ÁUDIO DE  
LUIZ ANTONIO FAYET**



é como passear. “Ele (o caminhoneiro) está naquela televisão, que é seu visor. Ele está passando em várias cidades, em várias estradas. Ao mesmo tempo que está ouvindo um rádio e está conversando com amigo, se tiver um carona. O caminhoneiro é diferente de muitos empregos”, afirmou na ocasião.



# Com queda de 47%, venda de caminhões é a menor desde 2004

NELSON BORTOLIN

## Programa de renovação de frota pode tirar de circulação caminhões com mais de 30 anos

**E**m 2015, foram emplacados em todo o País 71.787 caminhões, segundo a Federação Nacional da Distribuição de Veículos Automotores (Fenabrave), 47% menos que no ano anterior. Na série histórica da entidade, o volume de vendas só é maior que os de 2002 e 2003, quando foram emplacados 64.891 e

65.309 caminhões respectivamente.

Em 2015, de acordo com a federação, também houve uma queda de 47% nas vendas de implementos rodoviários. Foram 29.996 emplacamentos contra 56.820 de 2014.

Em 2016, segundo estimativa do presi-

dente do grupo G10, de Maringá, Cláudio Adamuccio, o mercado deve ficar, no máximo, do mesmo tamanho do ano passado. De acordo com ele, para a venda de caminhões voltar ao nível de 2014, os juros para financiamento não podem ser maiores que 10% ao ano.

De acordo com Adamuccio, uma em-



presa de transporte rodoviário de cargas, “quando bem gerida”, tem resultado de 8%. Por isso, não pode pagar taxas maiores que 10% ao ano.

O ex-presidente da NTC&Logística e atual conselheiro da entidade, Geraldo Vianna, também acha que “as perspectivas de reaquecimento do mercado de caminhões são muito remotas”. Segundo ele, o problema não está nas taxas de financiamento. “Enquanto

o Brasil não voltar a crescer, não haverá retomada das vendas de caminhões”, na opinião de Vianna. “Primeiro, porque o transportador está endividado. E quem tem dinheiro e crédito não tem motivos para comprar”, diz, ressaltando que a demanda de carga está menor que a oferta de caminhões.

O representante da NTC&Logística cunhou a expressão “bolha rodoviária” para se referir ao processo de produção

e venda “exagerada” de caminhões nos últimos anos. “O governo quis agradar à indústria automotiva e manter os empregos dos metalúrgicos e exagerou nos incentivos”, na opinião dele. “Saímos de 80 mil caminhões por ano para mais de 150 mil, num prazo de apenas cinco anos. Então, não é que as vendas tenham caído em 2015: elas estão apenas voltando ao normal”. De acordo com Vianna, o transporte rodoviário de cargas não precisa

de mais de “70 ou 80 mil” caminhões novos por ano no Brasil.

## RENOVAÇÃO

Durante a divulgação do balanço de 2015, o presidente da Fenabrave, Alarico Assumpção, disse à imprensa que o governo federal está desenvolvendo um programa de renovação de frota para tirar de

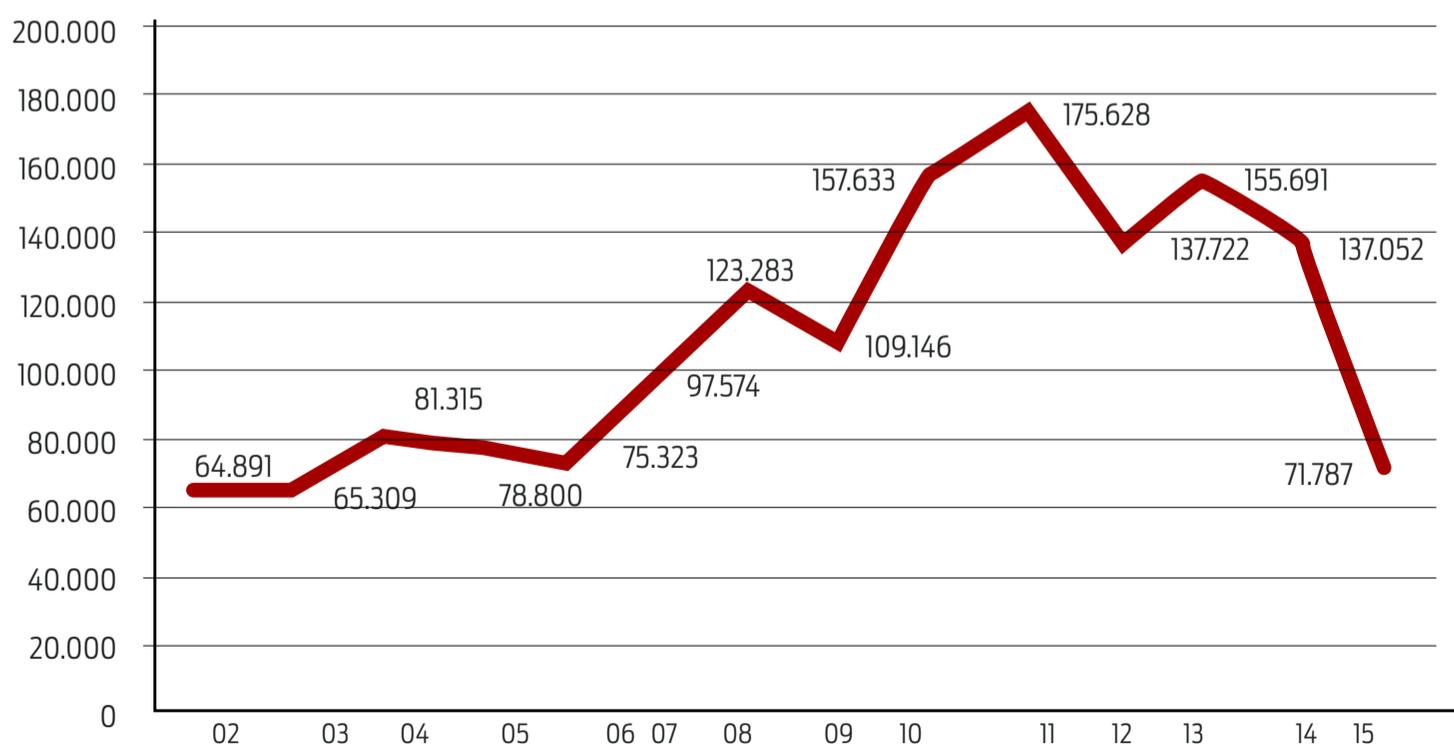
circulação caminhões com mais de 30 anos e carros de passeio com mais de 15 anos.

De acordo com Assumpção, o programa já tem nome: Programa Sustentabilidade Veicular. Ele não deu detalhes. Mas, pela proposta, o dono entregaria o veículo na rede de concessionária e receberia um bônus para compra

de um novo. O caminhão velho vai para reciclagem. Há também a possibilidade de o governo implantar uma linha de financiamento com juros subsidiados.

É bom lembrar que há mais de 20 anos se discute a necessidade de um programa de renovação de frota no País, mas ele nunca saiu do papel.

## EMPLACAMENTO DE CAMINHÕES



Dados da Federação Nacional da Distribuição de Veículos Automotores (Fenabrave)

# caixa de entrada

CLIQUE E ENVIE SUA MENSAGEM



## HOMENAGEM DO NETO GUILHERME AO CAMINHONEIRO JOÃO GAÚCHO

Comunico que o meu avô, João Saturnino de Athaydes, o João Gaúcho, um dos caminhoneiros mais conhecidos do Brasil, faleceu no dia 1º de dezembro de 2015, em Betim, Minas Gerais, aos 82 anos de idade, vencido pelo câncer.

Ele deixou um legado tanto na família como nas estradas, contribuindo muito com o desenvolvimento dos primeiros caminhões, e com o seu jeito irreverente nos transportes.

Após conhecer todos os estados do Brasil numa boleia, e quase todos os países da América Latina, tenho certeza de que muitos caminhoneiros, principalmente os antigos, vão sentir muitas saudades, pois onde ele chegava era uma festa.

Entre as publicações em que o meu avô João Saturnino foi citado, está a edição de número 5 do Ano I da Revista Entre Vias - de dezembro de 2002. Existe também um livro com suas memórias chamado "História de um Caminhoneiro".

O meu avô, João Saturnino de Athaydes, nasceu em 29/11/1933 e faleceu em 01/12/2015, vencido pelo linfoma.

**GUILHERME DE ATHAIDES RIBEIRO**

GUILHERME.ATHAIDES@GMAIL.COM

## A CRISE NO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS

*Clique aqui e leia a notícia*

Na verdade, o frete não está tão baixo, o que está acontecendo é que existem várias transportadoras que nem sequer tem caminhão, estão manifestando cargas cobrando 30% do valor do frete.

Estas empresas apenas bancam as indústrias com prazos e se tornam agiotas legalizados, tirando do transportador a fatia que falta para que o frete seja suficiente.

**LUIZ JÁCOMO**

L.JANJACOMO@UOL.COM.BR



## **EXAME TOXICOLÓGICO:**

### **DENATRAN DIZ QUE HAVERÁ LABORATÓRIOS CREDENCIADOS ATÉ MARÇO**

#### ***Clique aqui e leia a notícia***

Olá, amigos e companheiros. Quando você é pego com excesso de peso entre eixos, você não é multado e sim o embarcador. Você apenas fica retido até o remanejamento da sua carga. Cabe ao embarcador o ônus da multa e das despesas para tal operação.

Quanto aos testes, você sabe que, se eles forem feitos nas estradas, aí sim, as fraudes aconteceriam como acontecem em certos casos que você já deve de ter ouvido falar.

O velho ditado de quem não deve não teme se aplica nesta questão!

Não há no momento outra forma de tirar do nosso meio estas pessoas que praticam o uso destas substâncias, sejam elas legais ou ilegais.

Na minha opinião, os horários apertados são de inteira responsabilidade do motorista, pois se ele não aceitar fazer o horário, ele não colocará a sua vida e a dos outros em grande risco.

Devemos começar uma campanha assim: DIGA NÃO A HORÁRIOS FORA DA LEI!!!

O que vocês acham?

#### **MARCOS NUNES**

*MARCOSTRUCK@NETSCAPE.NET*

Concordo com o Marcos Nunes, nós sabemos que existem muitos companheiros que infelizmente se viciam em drogas e depois podem até estar de “folga” que ainda saem usando. E a desculpa é dos horários. Temos que lutar contra o abuso dos horários fora da lei. O exame vai custar perto de R\$ 300 e será feito a cada 2,5 anos. Quem é viciado não consegue ficar nem uma semana sem usar, quanto mais 3 meses. O problema é que as coletas terão que ser feitas em locais idôneos, pois se for fazer nas clínicas credenciadas do Detran... Na última vez que fiz, o médico nem mediu minha pressão... Então os locais de coleta têm que ser certinhos mesmo. O pessoal reclama do preço do exame, mas quem usa droga paga mais num mês em drogas do que no exame ... Vamos melhorar a segurança nas estradas a partir de nossas atitudes!

#### **JOÃO CAMINHÃO**

*TRULAK@IG.COM.BR*

Discordo de mais esse pano de fundo do Denatran. Esse exame não adiantará em nada para diminuir os acidentes nas estradas, pois eles sabem muito bem que a causa dos acidentes é a carga horária e o valor do frete muito defasado. Isso obriga o profissional a se drogar ou usar outras substâncias para conseguir sobreviver. O exame é como tampar o sol com a peneira. Estão querendo é mais arrecadação de impostos. É uma vergonha!!!!!!!

#### **MAURO LUCIO FREITAS**

*MAUROLBONB@HOTMAIL.COM*

CLIQUE E ENVIE SUA MENSAGEM



## **GOVERNO VAI LANÇAR PROGRAMA DE RENOVAÇÃO DE FROTA, DIZ FENABRAVE**

***Clique aqui e leia a notícia***

Esse negocio de dizer que vão pagar bônus aos veículos pesados acima de 30 anos, eu já conheço! Colocam o veículo pra pesar e paga uma mixaria no quilo pesado! Deveriam também fazer isto com os imóveis dos políticos corruptos para defasar os valores de seus bens e entregar pra sucata.

Se pegar esses políticos todos e sumir com eles ainda vai ficar quem trabalhava para eles: filhos e netos, para envergonhar o País. Todo o legado deixado por eles para quem os rodeia é nojento. E garanto que aprenderam (a corrupção), porque coisa ruim se aprende fácil.

**JOSELITO T. N.**

**JOSELITOTNHIMI@HOTMAIL.COM**

As montadoras querem é vender seus produtos e ficam fazendo pressão pro governo As montadoras querem é vender seus produtos e ficam fazendo pressão para o governo aprovar incentivos para trocar frota. O importante é não cair nessa mentira de que a frota está antiga e tal. Antiga é a forma de carregamento e descarregamento, as esperas muito longas, as rodovias arcaicas, esburacadas, mal privatizadas, a ANTT medíocre, cabide de emprego, e por aí vai. Ter caminhão novo e moderno todos nós queremos, mas com qualidade em tudo no transporte, porque se for só pra termos equipamento do ano sem termos melhorias na infraestrutura do transporte rodoviário, eu fico com o meu 2008, que me dá o mesmo retorno de um 2016 e ainda não me mato de trabalhar para pagar. Quer ajudar a renovar a frota, governo? Então converse com os bancos para perdoarem as dividas de quem pagou mais de 50% do caminhão. Para agricultor, isso aconteceu! Queria ver o governo ter peito para fazer isso com o caminhoneiro, que deixa família longe pra ajudar no progresso desse País corrupto!! Aí venderia muiiiito caminhão. Abraços aos companheiros guerreiros das estradas.

**EUCLERES**

**EUCLERESBELLO@HOTMAIL.COM**

# Revista Carga Pesada Digital

## **Revista carga pesada entra na estrada digital**

Quando completa **30 anos de circulação nacional e 18 anos do site [www.cargapesada.com.br](http://www.cargapesada.com.br)**, a Revista Carga Pesada entra definitivamente na estrada digital da informação.

Agora teremos 12 edições anuais: além das seis impressas, teremos **mais seis edições digitais com conteúdo exclusivo e interativo.**

Você também poderá baixar nosso aplicativo na Google Play e na AppStore e ter as últimas notícias das estradas na palma da mão.

**Revista carga pesada, cada vez mais um veículo com direção certa e retorno garantido.**