

NOVA LEI DO DESCANSO DOS MOTORISTAS É SANCIONADA PELA PRESIDENTE DA REPÚBLICA



Além do licenciamento anual, IPVA, multas e outras despesas com o veículo, o governo pretende impor aos donos de carros, ainda neste começo do ano, vários projetos. O primeiro deles para os candidatos a Carteira de Habilitação cujos serviços ficaram mais caros cerca de 30%; exames toxicológicos de longa duração para motoristas profissionais e a criação do Siniav (Sistema Nacional de Identificação Automática de Veículos, pelo qual o Denatran pretende monitorar a frota brasileira por meio de chips.

Depois de três anos de aprovada e sancionada pela presidente da República, o texto da Lei do Descanso dos Motoristas Profissionais, foi mudado por um grupo de deputados. A nova Lei foi sancionada em apenas oito dias, sem vetos, pela presidente Dilma Rousseff.

Pela nova Lei a jornada de trabalho que era de 8 horas mais duas horas extras, foi estendida para mais duas, perfazendo um total de 12 horas ou mais ao volante de um caminhão. O descanso de 11 horas após cada 12 horas de trabalho, poderá ser fracionado. Também o tempo de espera, quando o motorista pára na Alfândega. Se esta espera for maior de duas horas o tempo será considerado como repouso. (Pág 2, 8 e 9).

SINIAV

O Denatran marcou para o próximo dia 30 de junho o começo da operação que vai implantar em todo o país o Siniav (Serviço Nacional de Identificação Automática de Veículos). O objetivo é ajudar no combate aos furtos de veículos e cargas, controlar o tráfego, fiscalizar velocidades e aplicar multas, graças a um poderoso sistema inteligente de chips. (Pág. 7)

ACIDENTES

As polícias Rodoviária Federal, Rodoviária do Estado e a Transalvador concluem que houve baixas no número de acidentes de veículos e de mortos e feridos no país. Consequência de programas de educação para o trânsito, a conhecida Lei Seca e aperto na fiscalização nas rodovias (Pág. 10)

LEI DO DESCANSO TEM NOVO TEXTO PÁG. 2, 8 E 9

BRAVO CAMINHÕES DOA UM MOTOR VOLKSWAGEN AO SEST SENAT (PÁG. 3)

EMBRAER APRESENTA CARGUEIRO KC 390 (PÁG. 6)

NOVA CENTRAL DE TRABALHADORES DESTACA TRABALHO DE SINDICALISTA (PÁG. 9)

CAMPANHAS EDUCATIVAS DO DETRAN VAI TAMBÉM AO INTERIOR (PÁG. 5)

NA ÁGUA BRANCA, ECONOMIA DE DIESEL, SEGURANÇA E MEIO AMBIENTE (PÁG. 11)

EXAMES TOXICOLÓGICOS DE "LONGA JANELA" (PÁG. 4)

NO ACIDENTE, MOTORISTA ALCOOLIZADO PODE TER DESPESA COM O SUS (PÁG. 8)



**LEI DO DESCANSO
FNDI. 12.619**

Rodoviários do Nordeste exigem cumprimento da lei 12.619/12.



EM 2015, TODOS OS CAMINHOS NOS LEVAM A VOCÊ.
Bravo. Há 20 anos, sempre na sua direção.

Salvador (71) 3390-9600 | Feira de Santana (75) 2101-9600 | Srª Antª de Jesus (75) 3631-8600 | Barreiras (77) 3611-9150 | Teixeira de Freitas (73) 3011-0044 | Guanambi (77) 3451-8850 | Itabuna (73) 2102-9600

CARTAS

CRACOLÂNDIAS

Completo apoio ao leitor/caminhoneiro João Carlos Damião, pela carta enviada a este jornal sobre as Cracolândias em todas as cidades do país. Muito se tem falado mas poucas providências se tem adotado. Se observa que nunca se traficou tanto neste país. São armas e drogas, o flagelo da nossa Nação. Condições nós temos para frear tudo isto. A gente fica vendo o exemplo de outros países onde o governo endureceu e usa a lei contra os traficantes.

Domingos Sávio J. Penedo – diretor de Vendas/Rodoviária de Salvador

ARROCHO

Além de tentar mudar as regras para acesso a importantes direitos dos trabalhadores com um pacote de arrocho, as medidas do governo apresentam mais um capítulo: o ministério da Fazenda quer diluir o pagamento do abono salarial do PIS em 12 meses. Este pagamento é feito em quatro datas do segundo semestre de cada ano. A presidenta já sinalizou que quer mudar também as regras do seguro-desemprego, do abono salarial, do auxílio doença e da pensão por morte.

Ela quer que o seguro desemprego que tem carência de seis meses, passe a ter carência de 18 meses na primeira solicitação, 12 meses na segunda e seis meses na terceira em diante; o auxílio doença que é um benefício pago em torno de 91% do salário do segurado em que as empresas assumem com o custo de 15 dias de salário antes do INSS, passe agora a ter um teto de uma média de 12 contribuições. Em outra frente, o abono salarial que é pago ao trabalhador no valor de um salário mínimo passa a ser proporcional ao tempo trabalhado. Finalmente, a pensão por morte em que não há exigência de tempo mínimo de casamento, passa agora a ter carência de 24 meses de contribuição e de casamento ou união estável.

Samuel Gomes (Gomes@hotmail.com)

Polícia Militar

A Polícia Militar comemorou no final do mês passado aniversário de fundação. Uma instituição militar criada em 17/02/1825 por decreto imperial com a denominação de Corpo de Polícia, com efetivo de 240 homens, entre oficiais e praças organizados em um Estado Maior e duas companhias, aquartelados no convento de São Bento, sob o comando do major Manoel Joaquim Pinto Paca com o objetivo principal de manter a segurança pública no estado.

Já naquela época teve uma greve que levou outro nome; Movimento dos Capitães que resultou na sua extinção em 1831, sendo recriada em 1832 com o nome de Corpo Municipal de Permanentes, recebendo em seguida as denominações de Corpo de Polícia, Corpo Provisório de Polícia, Corpo Militar de Polícia, Regimento de Polícia, Brigada Policial, Força Pública, Força Policial e, finalmente, em 17 de outubro de 1946, Polícia Militar. Sua história e seus feitos engrandecem ao Bahia e o Brasil.

Nossa PM participou ativamente de diversos movimentos revolucionários a exemplo da Guerra do Paraguai, Sabinada, Guerra de Canudos, Revolução de 1964 e outros. Mesmo com as condições adversas que temos hoje em dia, a nossa PM cumpre seu dever institucional de levar tranqüilidade aos baianos prestando relevantes serviços à comunidade ao país superando os obstáculos encontrados.

Ângelo D. D. de Santana - Policial Militar Salvador - Ba.

Errata - SINDICAM

O Sindicam avisa que errou a relação divulgada na edição anterior. Os sindicatos ainda estão sendo implantados e funcionarão gradativamente..

DESTRUIÇÃO DA LEI DO DESCANSO: QUANTO VALE A VIDA DE UM MOTORISTA?

Paulo Douglas Almeida de Moraes

O homem é o lobo do homem
Thomas Hobbes

A aprovação pelos membros da casa do povo, da proposta que condena a trabalhos forçados todos os motoristas profissionais brasileiros nos remete aos debates filosóficos travados na academia, onde se busca resposta para a inquietante questão sobre a natureza humana: seria o homem essencialmente bom ou perverso por natureza?

Logo após a divulgação pela Polícia Rodoviária Federal (PRF) de que pelo quarto ano consecutivo houve redução no número de acidentes e mortes nas rodovias. Em plena década na qual o Brasil se comprometeu perante o mundo em reduzir pela metade a violência no trânsito. Num país com um dos fretes rodoviários mais baratos do planeta. Num momento econômico, aparentemente duradouro, de ampla vantagem cambial para o escoamento das commodities nacionais, em especial do soja. Num ano no qual o Brasil deverá, mais uma vez, colher safra recorde de grãos.

Num contexto como este, o que fez o Congresso Nacional? Aprovou proposta que, dentre outras atrocidades, impõe ao motorista profissional, seja ele condutor de caminhão ou de ônibus urbano ou rodoviário, jornadas de até doze horas de trabalho e, em alguns casos, podendo ser estendidas sem qualquer limite; reduz de onze para apenas oito horas o descanso entre um dia e outro de trabalho; que autoriza o pagamento por comissão; que cria a figura do motorista autônomo auxiliar, sem vínculo empregatício ou qualquer outra proteção jurídica; que prescreve tolerância de excesso de peso da carga, admitindo assim uma inusitada lei que permite o descumprimento da lei; que transfere o ônus do vício em drogas, vício este induzido pelo sistema, para a vítima - o motorista.

Ora, se a lei do descanso (Lei n. 12.619/12) já vem salvando vidas de milhares de pessoas, se esta lei, diversamente do que afirmavam seus críticos, já se mostrou plenamente viável e não embarçou o escoamento da enorme safra de 2014, se o Brasil passa por momento macroeconômico que favorece o agronegócio e se o frete rodoviário continua comparativamente barato, qual é a razão para legalizar as condições subumanas de

trabalho do motorista profissional brasileiro? Qual a razão para economizar alguns centavos no frete e continuar a gastar bilhões de reais em tratamento com mortos e feridos nas estradas?

A resposta é simples: não há nenhuma justificativa razoável. Trata-se de um capricho da maior e mais poderosa bancada do Congresso Nacional – a bancada ruralista. É uma forma dela mostrar quem manda, ainda que essa demonstração custe milhares de vidas que se perderão nas estradas e que poderiam ser poupadas. O único erro estratégico dos ruralistas foi, neste ímpeto de barateamento do custo de transporte, o de ferir interesses de outro segmento poderoso, o das concessionárias de rodovias, pois ao isentar do pedágio os eixos suspensos de caminhões descarregados e ao admitir tolerância de até 10% no sobrepeso, além do Congresso agravar, com esta última medida, as condições de trabalho e segurança dos motoristas, seja pela redução de eficiência do sistema de frenagem dos caminhões, seja pela elevação no nível de vibração no veículo, acabou por mexer no “queijo” das concessionárias.

Esse erro, que já implicou num nó que custou bastante tempo para ser desatado no próprio Congresso, pois a expectativa dos ruralistas e das empresas de transporte era que as alterações já houvessem sido aprovadas em 2014, pode agora levar ao veto dos dispositivos ou de toda a proposta pela Presidência da República. A matéria seguiu para o Planalto, e agora está com ele a palavra final. Vetar ou manter essa proposta irracional e atentatória ao interesse da sociedade.

Nossos representantes do povo, com honrosas exceções, já deixaram claro que para eles a vida dos motoristas nada vale, esperemos agora que a resposta da Presidência da República seja mais sensata, sob pena de termos que concluir que Hobbes tinha mesmo razão: o homem é o lobo do homem.

1 Procurador do Trabalho, coautor da Ação Civil Pública que deu origem à Lei n. 12.619/2012.



EXPEDIENTE

Jornal dos
TRANSPORTES
Jornal independente e noticioso

ANL
EDITORIA

Produzido pela:

Rua da Grécia, 165. Edif. Serra da Raiz.
5º Andar. CEP 40.010-010. Salvador-Bahia.

Editor: Arnaldo Oliveira - Reg. Prof. 494 DRT/Ba Projeto Gráfico: Limiro Besnosick - Reg. Prof. 789-Ba Editor adjunto: Bernardo Sarmento Fotos: João Bosco Ximenes e arquivo Edição Eletrônica: www.estudio9design.com.br Impressão: Gráfica Multigraf. Colaboradores: Roque Muñatto, Bernardo Coelho, José B. Schubach, Gervásio Nogueira, Genaro Azevedo, João José Gama. jornaldostransportes@ig.com.br Tel.: (71)3329-4905

BRAVO CAMINHÕES DOA UM MOTOR VOLKSWAGEM AO SEST SENAT DE SIMÕES FILHO

Tendo por objetivo estimular o crescimento do setor de transportes por meio de qualificação e preparação de mão de obra, atendendo às necessidades do mercado, a unidade Antônio Carlos Knittel, do SEST SENAT em Simões Filho recebeu através da concessionária Bravo Caminhões e um Motor MAN D08, em cerimônia realizada nas dependências da unidade. “Um marco importante na parceria estabelecida entre os envolvidos e da iniciativa institucional”, disseram os técnicos.

Informaram que a competência do SEST SENAT com ações de desenvolvimento profissional em parceria com Bravo Caminhões e Ônibus e LM Transporte usará o motor nas aulas práticas de treinamento, formação e aperfeiçoamento na área de mecânica em atendimento a demanda local de trabalhadores do setor de transporte.

Para o presidente da Fetrabase (Federação das Empresas de Transportes nos Estados da Bahia e Sergipe), Antônio Carlos Knittel, a doação do motor Volkswagen que equipa os veículos Volkswagen, feita pelo presidente da Bravo Caminhões e Ônibus e LM Transportes, Luiz Mendonça, é de grande importância para o sistema Sest Senat. Teremos agora como preparar melhor os motoristas e mecânicos para as empresas de modo geral, principalmente aqueles destinados a trabalhar com equipamento Volkswagen.

Junto com o caminhão carreta esse equipamento será de grande importância na formação de condutores de veículos de



passageiros e de carga. Chega no momento em que o Sest Senat dá início à segunda fase do curso quando se organizam turmas de 40 alunos que terão aulas teóricas e práticas, de acordo com regulamentação do Conselho Nacional de Trânsito (Contran). As aulas práticas serão ministradas agora no motor Volkswagen e no caminhão-carreta nas dependências da unidade.

Presentes Luiz Mendonça, presidente do Grupo LM; Antônio Barros - diretor Executivo da Bravo; Marcelo D'Avila - representante da Volkswagen Man Latim América – Comercial; Antônio Carlos Melgaço Knittel - presidente do Conselho Regional Nordeste IV - SEST SENAT; Ângela Pamponet Dantas - superintendente da Federação das Empresas de Transportes da Bahia e Sergipe – FETRABASE; Luís Sérgio

Coelho Almeida - diretor SEST SENAT Simões Filho, além de técnicos e convidados

SERVIÇO



PRONATEC

Parceiro do governo federal na execução do Programa Nacional de Acesso ao Ensino Técnico e Emprego (Pronatec), o Sest Senat deve ter registrado até o final do ano, 8 milhões de sionalizantes no país. Na sua segunda etapa, o projeto que prevê a ampliação no número de beneficiados para 12 milhões de vagas em 220 cursos técnicos e 646 cursos de qualificação a partir de 2015. Segundo a presidente Dilma Rousseff, “o Pronatec não para de crescer e nós estamos criando, com o apoio das entidades parceiras, alunos, professores, universidades públicas e privadas, oportunidades de aprendizado e emprego para jovens e adultos”.

Dos alunos do Pronatec: 60% são mulheres, 67% jovens entre 15 e 29 anos; 65% negros e 81% com o Ensino Médio concluído ou em curso. Para Wesley Passaglia, o Pronatec acabou se tornando o carro-chefe da instituição. “Vamos formar no primeiro semestre, cerca de 100 mil alunos e nossa expectativa é ampliar ainda mais as matrículas. É importante para o setor de transporte disse Passaglia. Segundo ele, outro destaque da nova fase do Pronatec é a formação dos itinerários formativos.

MOTORISTAS DE CARRETA

Tendo por objetivo estimular o crescimento do setor de transportes por meio de qualificação e preparação de mão de obra atendendo a necessidade do mercado, o Sest Senat forma condutores em turmas trabalhando de 8 às 12 horas. Necessidade do candidato ser maior de 18 anos e apresentar a carteira de Habilitação “E”.

Mopp, Relacionamento Interpessoal, A Postura Profissional do Conductor de Produtos Perigosos, Saúde e Segurança no Trabalho, Cidadania e Direitos Humanos, Prevenção de Comportamento Inseguro nas Vias, Condução Segura e Econômica, Operação de Cavalos Mecânicos, Tecnologia Embarcada, Qualidade na Prestação de Serviço, Prática veicular.

CAMPANHA CONTRA O ABUSO E EXPLORAÇÃO SEXUAL DE CRIANÇAS E ADOLESCENTES

Em parceria com o CREAS (Centro de Referência Especializado de Assistência Social - Eunápolis/BA) o Sest Senat de Eunápolis, participou da campanha do Carnaval contra o Abuso e Exploração Sexual de Crianças e Adolescentes, na BR 367 onde os turistas que seguiam em direção a Porto Seguro e moradores que passavam pelo local recebiam panfletos. Os que permitiam, ganhavam um adesivo contra o abuso de crianças, colado no vidro traseiro do veículo, haja vista o aumento significativo dos índices de violência nesse período.

“Buscamos com essas ações a mobilização e sensibilização da população acerca da violência infanto-juvenil e divulgação dos meios de denúncia”, comentou a gerente da unidade do Sest Senat de Eunápolis, Iara Benezolli Sossai. A Campanha atende ao Artigo 227 da Constituição Federal que informa ser dever da família e da sociedade assegurar à criança e ao adolescente, entre outras coisas, o direito à dignidade, a salvo de toda forma de exploração, violência e crueldade.



CONFIRMADO PARA 30 DE ABRIL EXIGÊNCIA DE EXAMES TOXICOLÓGICOS PARA MOTORISTAS

Motorista que não se submeter ao exame será considerado inapto temporário ou inabilitado para o serviço

Os candidatos a motoristas que forem obter ou renovar a Carteira de Habilitação (CNH) nas categorias C, D e E serão obrigados, a partir de 30 de abril, a fazer exame toxicológico de “larga janela”, usado para verificar o consumo de drogas por longos períodos. Caso o laudo, que terá validade de 30 dias, constate o uso de drogas ou substâncias proibidas, o motorista será considerado inapto temporariamente.

O exame deverá ser feito em clínicas credenciadas pelo Denatran (Departamento Nacional de Trânsito), vai testar, no mínimo, a presença de maconha e derivados como

cocaína incluindo, crack, merla, opiáceos, incluindo codeína, morfina e heroína, ecstasy, (MDMA e MDA), anfetamina e metanfetamina. Para conseguir a autorização para obter ou renovar a CNH, o motorista deve obter resultados negativos para um período mínimo de 90 dias, retroativos à data da coleta. Para o teste, serão coletados material biológico que poderá ser cabelos ou pelos; na ausência desses, unhas.

A iniciativa vai beneficiar os motoristas que não usam drogas e sofrem com a concorrência desleal de quem usa para suportar dirigir sem dormir. Ao mesmo tempo, cria dificuldade para as empresas que exploram os motoristas e sabem que para cumprir a



viagem o motorista terá que usar rebite ou drogas pesadas, mas colocam pressão para isso com horários inviáveis, que levam os profissionais a abdicar do sono e andar em excesso de velocidade.

É o primeiro passo para que o exame seja exigido de todos os motoristas, independente da categoria. Como a média de quilômetros rodados de um motorista profissional é 10 vezes um motorista de automóvel, o equivalente a 20 milhões de motoristas de automóvel, a medida terá grande impacto na redução de acidentes. Sem contar que os acidentes com veículos pesados tem consequências muito mais graves em número de vítimas.

De acordo com resolução do Conselho Nacional de Trânsito (Contran), publicada dia 30 de janeiro no Diário Oficial da União, os motoristas que não se submeterem ao exame também serão considerados inaptos temporários ou inabilitados enquanto não apresentarem o laudo negativo do exame toxicológico. De acordo com o Contran, a medida atende a dispositivo da Lei 12.619, de 30 de abril de 2012, conhecida como Lei do Motorista, que obriga o condutor das categorias C, D e E a submeter-se a teste e a programa de controle de uso de droga e de bebida alcoólica, instituído pelo empregador, com a ciência do empregado.

SERVIÇO



HABILITAÇÃO

Tirar a Carteira Nacional de Habilitação (CNH) está mais cara no Brasil. Só para realizar as aulas práticas de direção, o candidato terá que desembolsar cerca de 25% a mais do que ele teria que pagar até o mês passado. Isso porque a resolução 493 do Contran aumentou para 25 o número mínimo de horas/aula para os candidatos da categoria B, dessas, cinco no período noturno. Além de ampliar a carga horária, o documento prevê o uso de simuladores à noite. Entretanto, não se trata de uma obrigatoriedade e sim de uma opção para autoescolas e alunos. Os que desejam adicionar à CNH a categoria A (moto) terão que fazer o mínimo de 15 horas/aulas práticas, três delas no período noturno. Os que quiserem acrescentar a categoria B terão que completar 20 horas/aula. Quatro delas deverão ser ministradas à noite.

PALESTRAS

A CNT (Confederação Nacional do Transporte) deve divulgar no próximo mês os 10 temas a serem colocados em debate durante o ano nas dependências do Sest Senat em todo o país. Tem por objetivo aprimorar os conhecimentos profissionais, melhorar a qualidade de vida e levar conhecimentos aos trabalhadores do transporte. Entre os temas discutidos ano passado estão: medos e fobias; direitos humanos nas estradas; os perigos da Internet; bem-estar Social; atendimento a pessoas com restrição de mobilidade; novas tecnologias para o setor; empreendedorismo; manutenção preventiva e gestão de pneus; cuidados para o motofretista e guia de atendimento ao turista. Os temas são voltados à saúde, à qualidade de vida e desenvolvimento profissional - oferecidos pelo Sest Senat desde 2007.



E-mail: cfcuniaoltda@hotmail.com
Site: www.cfcautoescolauniao.com.br

- MATRIZ: Av. Manoel Dias da Silva, 1.896 - Ed. Reina - 2º Andar - Pituba
Tels.: (71) 3240-7970 / 3248-4303 / 3248-8832 - Salvador - BA
- FILIAL 1: Ladeira do Abaeté, 35 - 1º andar - Itapuã
Tel.: (71) 3375-4034 - Salvador - BA
- FILIAL 2: Rua Conselheiro Franco, 464 - 4º Andar - Centro
Tel.: (75) 3221-4915 - Feira de Santana - BA
- FILIAL 3: Cajazeiras 10, Setor III, nº 29 - Cajazeiras
Tel.: (71) 3253-0254 - Salvador - BA



O CFC União, dá as boas vindas ao novo diretor geral do Detran-BA
Mauricio Bacelar



Carlos Armando de Jesus
Presidente



FILIAL Recife/ PE
Av. Engº. Alves de Souza, nº356
Galpão 01 / Imbiribeira
Fone: (81) 3334-9740

Transportes Comércio e Indústria Ltda.
E-mail: rajanba@rajan.com.br
site: www.rajan.com.br

MATRIZ Salvador / BA
Estrada Campinas de Pirajá
S/nº - Km 8,5 - Campinas de Pirajá
Fone: (71) 2102-3277 Fax: (71) 2102-3255

FILIAL São Paulo / SP
Rua Samuel Lucas, nº 13/14
Vila Sabrina - Terminal de Cargas
Fernão Dias - Quadra 07, B113
Fone: (11) 2949-8534 Fax: (11) 2949-0039

FILIAL Betim / MG
Rua E, nº 549
Jardim Piemont
Telefax: (31) 3242-1092

FILIAL Rio de Janeiro / RJ
Rua Flávia Farnese
nº 168 - Bonsucesso
Telefax: (21) 2260-9203 Fax: 3976-8532

CAMPANHA EDUCATIVA DO DETRAN NO CARNAVAL VAI PARA OUTRAS FESTAS

Balada Consciente”, vai para as micaretas e festas de São João no interior do Estado

No Carnaval 2015, o Detran da Bahia realizou seis blitzes em parceria com o Esquadrão Águia da Polícia Militar. Foram abordados 980 veículos, 92 apreendidos e emitidos 119 autos de infração. As ações do órgão auxiliaram no trabalho da Secretaria de Segurança Pública, com a prisão de um motorista que portava carteira de habilitação falsa, um foragido da Justiça e de um assaltante, que foram parados em blitzes.

Na área de educação para o trânsito, o Detran levou para a avenida a campanha “Balada Consciente - Se beber, não dirija”, que percorreu todos os circuitos da festa, com a apresentação de bailarinos do bloco afro Malê Debalê. Vinte equipes da Escola Pública de Trânsito distribuíram informações como a importância do respeito aos limites de velocidade e o risco de dirigir sob o efeito de bebidas alcoólicas, alcançando cerca de 50 mil foliões, que entraram no clima e pularam ao ritmo do jingle na voz do cantor Márcio Victor.

O diretor geral do órgão, Maurício Bacelar, anunciou a continuidade da campanha após o Carnaval. “Vamos levar a “Balada Consciente” para a Micareta de Feira de Santana e depois para as festas de São João, porque só através da educação poderemos ter um trânsito seguro”, afirmou.

Na sua posse, o novo diretor Geral do Detran anunciou



investimentos em ações que valorizem o funcionalismo público e priorizem o combate aos problemas causados pelo aumento do número de veículos e de condutores no estado da Bahia, através de campanhas educativas. “Vamos dar as mãos e trabalhar juntos”, disse. Bacelar é engenheiro civil e mestre em Gestão Pública. Foi secretário municipal de Obras do município de Dias Dávila, tendo assumido vários cargos em grandes empresas do Polo Petroquímico. Foi ainda secretário de Habitação e Infraestrutura do município de Camaçari.

DETRAN

O diretor-geral do Detran, Maurício Bacelar, confirmou os nomes de Joaquim Bahia e do coronel da PM Alfredo Castro em sua equipe. Bahia é auditor-fiscal de carreira, foi secretário municipal da Fazenda em Salvador e será o chefe de gabinete de Bacelar. O coronel Castro comandou a Polícia Militar no governo Jaques Wagner e agora será assessor especial do Detran. O diretor-geral disse que está montando uma equipe qualificada para melhorar os serviços prestados pelo órgão. “São pessoas que já ocuparam cargos públicos importantes, com suas competências reconhecidas, e que agora vão contribuir para os avanços no Detran”, ressaltou.

Thermo Bahia
controles térmicos

- Ar Condicionado para veículos
- Refrigeração de Transportes
- Reparação Automotiva
- Plataformas para cargas
- Elevadores para deficientes

marksell

2201-0660 www.thermobahia.com.br

Transporte com a segurança que sua carga merece



FILIAIS: São Paulo - (11) 2462.3488 - F. de Santana - (75) 3221.1811 -
Rio de Janeiro - (21) 2584.4455
AGENTES: Caxias do Sul - (54) 3224.2499 - Curitiba - (41) 3287.6967
Regularidade e pontualidade garante nossa qualidade

TRANSPORTADORA
PRIMEIRA DO
NORDESTE



Matriz: Rua da Matriz, 321
Valéria - Salvador-Ba
Tel. (71) 3291.7188
Fax. (71) 3291.7153

www.primeiradonordeste.com.br

INTERIOR



CENTRAIS SINDICAIS I

Ante a forte reação dos trabalhadores aos pacotes de mudanças de regras para o acesso a vários direitos trabalhistas, técnicos do governo federal e centrais sindicais devem ampliar o diálogo sobre o mercado de trabalho com foco na informalidade, na rotatividade e análise de um sistema público de emprego e previdência social. Foi decidido ainda criar uma comissão tripartite para envolver o Congresso Nacional nos debates sobre as concessões destes benefícios definidos nas medidas 664 e 665, apresentadas pelo governo federal no final do ano passado.

CENTRAIS SINDICAIS II

Os trabalhadores sabem que se aprovadas no Congresso, as medidas tornarão mais difícil o acesso das pessoas ao seguro desemprego, abono salarial, Pis-Pasep, auxílio doença, pensão por morte, seguro defeso e outros como a terceirização da perícia médica no caso de empresas privadas. Para técnicos das seis centrais sindicais, os trabalhadores não vão abrir mão de direitos adquiridos. Exigem a revogação das Medidas Provisórias 664 e 665 e propõem a abertura de negociações para corrigir distorções e eventuais fraudes na concessão dos direitos e benefícios.

CENTRAIS SINDICAIS III

Na reunião do dia 3 em São Paulo, os ministros da secretaria Geral, Miguel Roseto; Planejamento, Nelson Barbosa; Previdência, Carlos Gabas e Trabalho e Emprego, Manoel Dias e os sindicalistas ouviram que a idéia, segundo Roseto, é criar uma dinâmica de diálogo que incorpore os parlamentares para melhorar as relações do trabalho e a qualidade do emprego, preservando os direitos dos trabalhadores. (Fonte MTE).

Durante anúncio de medidas para combater a sonegação e a informalidade, que deve resultar em um aumento de R\$ 5,1 bilhões na arrecadação, Dias informou que não foram subtraídos direitos dos trabalhadores. Temos de garantir a saúde, a permanência, o fortalecimento do FGTS.

EMBRAER APRESENTA CARGUEIRO KC-390 E QUER ACELERAR VENDAS

A Embraer apresentou em janeiro o primeiro protótipo do novo cargueiro, o KC390, uma nova aeronave militar a maior já desenvolvida e produzida no Brasil. De acordo com a empresa, O KC-390 é resultado de acordo de 2 bilhões de dólares firmado em 2009 com a Força Aérea Brasileira (FAB), envolvendo montagem de dois protótipos. Em maio último, a FAB assinou contrato firme de 7,2 bilhões de reais por 28 unidades do cargueiro, que substituirão os aviões Hercules C130 na frota da Força Aérea.

O KC-390 é uma aeronave de transporte de tropas, de cargas e de abastecimento em voo. Também pode realizar missões como busca e resgate e combate a incêndios florestais, entre outras. A aeronave é capaz de transportar até 26 toneladas de carga a uma velocidade de 870 quilômetros por hora. Além do pedido da FAB a Embraer tem cartas de intenção para venda de 32 unidades do cargueiro para Argentina, Portugal, República Theca, Colômbia e Chile.

Os três primeiros são também parceiros industriais da Embraer no desenvolvimento do KC-390. "O avião foi apresentado ao mercado e vai fazer o primeiro voo até o fim deste ano. Existe expectativa de que algumas conversas que estamos tendo vamos transformar em algo concreto", disse a jornalistas o presidente da Embraer Defesa e Segurança, Jackson



Aviões são reabastecidos em pleno voo.

Schneider: "Nossa expectativa é muito positiva, o avião deve gerar exportações importantes para o Brasil", acrescentou.

Ele não deu detalhes sobre o valor da aeronave, afirmando que o preço depende da configuração definida pelo cliente. A Embraer estima demanda total por 700 unidades de cargueiros do porte do KC-390 ao longo de 15 anos, mas não revela qual a participação de mercado estima ter.

AEROPORTO DE SALVADOR DEVE SER DUPLICADO ATÉ 2039, SEGUNDO INFRAERO



ESCOLA BAIANA DE TECNOLOGIA TRANSPORTE E TRÂNSITO

CURSOS PROFISSIONALIZANTES NA ÁREA DE TRÂNSITO

INSTRUTOR DE TRÂNSITO

EXAMINADOR DE TRÂNSITO

INSTRUTOR DE MOPP

DIRETOR DE ENSINO DE CFC (Auto Escola)

DIRETOR GERAL DE CFC (Auto Escola)

INSTRUTOR DE RELAÇÕES INTERPESSOIS

CONDUTORES ESPECIALIZADOS: (MOTOTÁXI E MOTOFRETE)

PÓS GRADUAÇÃO EM TRÂNSITO

GESTÃO EM SEGURANÇA E EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO

MATRÍCULAS ABERTAS. GARANTA JÁ SUA VAGA.

Salvador (matriz)

Rua da Poeira, 105 - Nazaré

Email: ebtssa@ebtba.com.br

Tel.: 71 3419-0804

Feira de Santana (filial)

Rua Conselheiro Franco, 292

Centro - Shopping Jomafa

Email: ebtfsa@ebtba.com.br

Tel.: 75 3301-0071

www.ebtba.com.br

NOSSOS CURSOS OCORREM EM VÁRIOS MUNICÍPIOS. CONFIRA NO SITE.

Somente uma nova pista no aeroporto Luís Eduardo Magalhães, permitirá pousos e decolagens simultâneos e a ampliação do terminal de passageiros. A pista tem extensão prevista de 2,4 quilômetros. Portanto, tendo como perspectiva o ano de 2039, efetivada a duplicação, o aeroporto terá capacidade para operar movimento de até 42 milhões de passageiros por ano. Em 2014 a movimentação alcançou 9,1 milhões, compreendendo um acréscimo de 6,5% em relação ao ano anterior.

O anúncio foi feito pelo superintendente da Infraero na Bahia, José Cassiano Ferreira Filho, no almoço promovido pelo Rotary Club, na Casa do Comércio. Segundo ele, um novo projeto de duplicação do Aeroporto de Salvador está em fase de estudos e adequações na diretoria de Planejamento da estatal. Atualmente, o aeroporto ocupa uma área de 5,7 milhões de m². Com a duplicação passará a dispor de praticamente o dobro com 10 milhões de m².

Disse que o aeroporto está em obras no terminal de passageiros, que permanecem até hoje sem conclusão e que deveriam estar concluídas antes da Copa do Mundo de Futebol em 2014. Cassiano garantiu que embora a conclusão já tenha sido anunciada para maio próximo, ainda não será possível concluir nesse novo prazo. E atribuiu o atraso à "falta do repasse de recursos pelo governo federal", além das "necessidades de adequação do projeto diante das demandas surgidas com o início dos trabalhos".

A propósito da privatização do Luís Eduardo Magalhães, o dirigente da Infraero na Bahia, disse tratar-se de questão sobre a qual não poderia se pronunciar. Mas confirmou que estudo nesse sentido vem sendo desenvolvido pela Secretaria da Aviação Civil. Embora conste do Plano Diretor do Aeroporto, elaborado em 1981, a construção da terceira pista para pouso e decolagem de grandes aeronaves em Salvador é fonte de polêmica desde 2009.

O projeto previa, então, a utilização de cerca de 80% da Área de Preservação Ambiental Lagoas e Dunas do Abaeté. Os ambientalistas chegaram a questionar a obra, à época, como "mais um crime ambiental anunciado que envergonha a Bahia".

AVIAÇÃO



AÉREAS

No ano passado, as empresas aéreas brasileiras transportaram 95,8 milhões de passageiros pagos. Uma alta 6,6% na comparação com 2013. Só em dezembro, 8,9 milhões de pessoas viajaram de avião no país, o maior resultado para o mês em dez anos, completando 15 meses consecutivos de elevação.

INTERNACIONAIS

Em 2014, 6,3 milhões de passageiros utilizaram o transporte aéreo internacional das empresas brasileiras que representa uma alta de 5,7% frente ao ano de 2013. Só em dezembro, foram 583 mil, com aumento de 12,9% em relação a 2013. Esse também foi o melhor resultado para o mês na última década. No acumulado de janeiro a dezembro de 2014, a demanda internacional aumentou 4,9% em relação ao período anterior. A oferta internacional registrou queda de 1,6% no mesmo comparativo.

CARGA AÉREA

Em 2014 o mercado de carga aérea internacional teve crescimento de 4,5% de demanda em relação a 2013, segundo dados divulgados pela IATA (Associação de Transporte Aéreo Internacional). O maior crescimento ocorreu nas regiões da Ásia-Pacífico e do Oriente Médio. Depois de vários anos de estagnação, o negócio de carga aérea está crescendo novamente. A zona do euro continua fraca e perto de uma recessão devido aos efeitos das sanções russas. O Oriente Médio obteve o maior crescimento, expandindo 11,3% em dezembro. As aéreas latino-americanas relataram queda de 4,5% em dezembro. Foi a única região a informar um declínio. A desaceleração econômica em toda a região, particularmente no Brasil e Argentina, foi uma das explicações para esse cenário.

Agora você pode viajar nos melhores ônibus do mundo.



www.camurujipe.com.br

Disk Cargas 71 2106-0945
Disk Passagens 71 3450-2109



DENATRAN QUER MONITORAR TODA A FROTA BRASILEIRA DE VEÍCULOS

Depois de criada, a lei Complementar 201/2006 foi adiada três vezes

O Denatran (Departamento Nacional do Trânsito), resolveu marcar para o próximo dia 30 de junho o início da operação do Siniav (Sistema Nacional de Identificação Automática de Veículos). Criado pela lei Complementar 121/2006, o sistema vai monitorar toda a frota brasileira por meio de chips nos veículos. Foi criado para prevenir, fiscalizar e reprimir o furto e o roubo de veículos e cargas, além de possibilitar ações para contribuir na melhoria do trânsito nas grandes cidades.

Segundo o Denatran, o Siniav é composto por placas de identificação eletrônica a serem instaladas nos veículos, antenas leitoras, equipamentos de configuração e sistemas informatizados que formarão as bases de dados. Informou ainda que a implantação começou em todo o país em 1.º de janeiro de 2013 e deve ser concluída até 30 de junho. Caberá ao Detran de cada estado instalar o chip na sua frota – no país há 87 milhões de veículos, incluindo carros, motos, caminhões, ônibus e reboques – e criar a estrutura que alimentará a base de dados. É nesse ponto que pode haver mais atrasos.

O chip que contém as informações do veículo será lido sempre que ele passar por antenas leitoras que podem ser móveis ou fixas em estradas e avenidas. Essa leitura vai gerar registro de passagem do veículo em cada antena. As informações serão enviadas à base de dados do órgão responsável pela instalação da antena e à base



nacional de dados, mantida pelo Denatran. Mas os estados não avançaram na instalação dos equipamentos nas estradas e avenidas.

Para os técnicos, questões de ordem operacional e de criação ou interligação de sistemas de informação criam obstáculos ao cumprimento pelo Denatran dos prazos que ele próprio anunciou. O Denatran já havia anunciado pelo menos três vezes o início das operações do Siniav. “Esses elementos de caráter técnico são necessários para que as medidas previstas através da resolução do Conselho Nacional de Trânsito sobre o Siniav possam ser efetivamente executadas pelos Detrans de todo o Brasil”, dizem os técnicos.

TÁXIS



TAXISTAS

Os presidentes das cooperativas de táxis Comtas e Coometas de Salvador, estarão no Congresso Nacional, em Brasília, dias 2 e 4 junto com lideranças da categoria que formam no país a Abracomtaxi. Vão se reunir com os novos deputados para cobrança de compromissos assumidos em campanha com a FRENTAXI (Frente Nacional dos Taxistas). Segundo o presidente da Comtas, Heleniel Fernandes, está em pauta a discussão de assuntos pendentes como: PL 4842 Redução da base de cálculo do imposto de renda dos taxistas; PL 8074 sistema Carona Legal (SISCALEG); Anulação/Revisão da portaria 312/2013 da Lei 11.771 (que dispõe sobre o transporte em veículos de turismo com capacidade para até sete passageiros; padronização e adoção de aplicativo de chamada de taxi, padrão para as cooperativas parceiras da região sul/sudeste e nordeste.

ARSENAL DE GUERRA

A Polícia Rodoviária Federal apreendeu um arsenal de guerra no Posto Guaicurus, no KM-600 da BR-262, no Mato Grosso do Sul próximo à divisa com a Bolívia. É a maior apreensão de fuzis já realizada pela PRF. Uma das grandes apreensões foi em março com dois homens que se apresentaram como pastores evangélicos. Foram presos com 7 fuzis 556 escondidos em fundos falsos dos tanques de combustível do cavalo mecânico. Desta vez foram apreendidos 14 fuzis 7.62, um fuzil ponto 50, um fuzil calibre 556, 101 munições calibre .50, uma pistola 9mm e 141 quilos de cocaína. O fuzil .50 é armamento de guerra usado em operações antiaéreas. No Brasil, tem sido utilizado em assaltos a carros forte. Em 2014, somente no estado de Mato Grosso do Sul, a PRF apreendeu 62 toneladas de maconha e 2,5 toneladas de cocaína.

Entenda o Siniav

Para o Denatran, o Siniav vai permitir a fiscalização da frota nacional de veículos, ajudando no combate aos furtos e roubos de veículos e de cargas; controlar o tráfego; restringir o acesso a certas zonas; fiscalizar velocidades; aplicar multas e outras funções, graças ao sistema inteligente de chips, integrado ao Renach (Registro Nacional de Carteira de Habilitação); Renavam (Registro Nacional de Veículos Auto Motores) e ao Renainf (Registro Nacional de Infrações)

Vai funcionar assim:

- 1) - O Detran de cada estado fará a instalação do chip;
- 2) - Constarão do Chip o ano, marca, modelo, combustível, potência e placa do veículo. Fica de fora só o chassi;
- 3) - O sistema é nacional, sendo obrigatório a integração de todos os Detrans do país;
- 4) - Nos veículos de passeio o chip ficará na para brisas. Para motos e carretas, a posição ainda está sendo estudada;
- 5) - A instalação do chip é obrigatória. O carro que estiver sem a etiqueta eletrônica ficará em situação irregular e será autuado e recolhido ao depósito;
- 6) - A etiqueta eletrônica será automaticamente inutilizada em caso de remoção ou dano, para impedir a clonagem. Cabe ao dono do carro procurar o Detran do seu Estado para homologar e instalar novo chip;
- 7) - O veículo não poderá ser identificado no momento da cobrança do pedágio. A não ser com a permissão do proprietário.



FAZ A MAIOR PROMOÇÃO PARA OS TAXISTAS NA COPA DE 2014

TAXÍMETRO PROMOÇÃO

FIP AT 3X SEM JUROS

FIP EVOLUTION B2 AUTOMÁTICA 6X SEM JUROS

TELEFAX: (71) 3382-8286
 CEL.: (71) 8620-7079/ 8770-4000
 Rua dos Bandeirantes, 11-C-Matatu
 Salvador / Bahia - Loja Amarela
 biragarcia@gmail.com



DEPUTADOS QUEREM QUE JORNADA MÁXIMA DOS MOTORISTAS PROFISSIONAIS SEJA DE 12 HORAS

O Plenário da Câmara dos Deputados concluiu, nesta quarta-feira (11), a votação das emendas do Senado ao projeto que aumenta o tempo máximo ao volante do motorista profissional de 4 horas para 5,5 horas contínuas e altera a forma de aproveitamento do descanso obrigatório, além de outros detalhes no regulamento da profissão. A matéria será enviada à sanção presidencial.

Segundo a proposta (PL 4246/12), a jornada do motorista profissional continua a ser de oito horas, com duas extras, mas convenção ou acordo coletivo poderá prever até quatro horas extras. Uma das emendas votadas pretendia manter oito horas mais duas extras, mas foi rejeitada pelos deputados. O texto aprovado é um substitutivo do relator pela Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público, deputado Jovair Arantes (PTB-GO), aos projetos de lei 4246/12, do deputado Jerônimo Goergen (PP-RS); e 5943/13, da comissão especial que analisou o tema.

Peso extra

Na votação desta quarta, o Plenário manteve o aumento de 5% para 10% da tolerância admitida sobre os limites de peso bruto do caminhão por eixo para rodagem nas estradas brasileiras. O Senado tinha proposto a exclusão da mudança.

Outro artigo que o Senado propunha excluir e a Câmara manteve prevê que os veículos de transporte de cargas que circularem vazios não pagarão taxas de pedágio sobre os eixos mantidos suspensos.

Exame

Entre as obrigações previstas no projeto para o motorista profissional, está a realização periódica de exame toxicológico com janela de detecção de 90 dias.

O exame será exigido para a renovação e a habilitação das categorias C, D e E em periodicidade proporcional à validade da carteira de habilitação, de 3,5 anos ou 2,5 anos, e terá de ser realizado nas clínicas cadastradas pelo Conselho Nacional de Trânsito (Contran).

A nova obrigação não diferencia os motoristas que estejam exercendo a profissão daqueles que estão afastados da atividade ou aposentados. Recentemente, resolução do Contran com a mesma exigência teve sua vigência prorrogada para o final de abril. A estimativa é de que o exame, a ser pago pelo motorista, fique em torno de R\$ 300.

Tempo de descanso

De acordo com o texto, a cada seis horas no volante, o motorista deverá descansar 30 minutos, mas esse tempo poderá ser fracionado, assim como o de direção, desde que esse último seja limitado às 5,5 horas contínuas. Já o descanso obrigatório, de 11 horas a cada 24 horas, poderá ser fracionado, usufruído no veículo e coincidir com os intervalos de 30 minutos. O primeiro período, entretanto, deverá ser de 8 horas contínuas.

O texto também define o que é tempo de espera, quando o motorista não está dirigindo. São enquadradas nesse conceito as horas em que o motorista profissional empregado aguarda a carga ou descarga do caminhão e o período gasto com a fiscalização de mercadoria na alfândega. Se essa espera for maior que duas horas, o tempo será considerado como repouso. A proposta converte em advertência as multas aplicadas em decorrência da lei atual (12.619/12) quanto à inobservância dos tempos de descanso e também aquelas por excesso de peso do caminhão.

Longa distância

Nas viagens de longa distância com duração maior que sete dias, o projeto concede repouso semanal de 35 horas, contra as 36 horas da lei atual, permitindo seu fracionamento em dois e o acúmulo de até três períodos de repouso seguidos, que poderão ser usufruídos no retorno da viagem. No caso do empregado em regime de compensação, que trabalha



12 horas seguidas e descansa por 36 horas, o projeto retira a necessidade de a convenção ou acordo coletivo que prever esse regime justificá-lo em razão de especificidade, de sazonalidade ou de característica do transporte. Todas as regras de descanso semanal e diário constam da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT – Decreto-lei 5.452/43).

O projeto permite ao motorista estender o período máximo de condução contínua pelo tempo necessário para chegar a um lugar que ofereça segurança e atendimento. Na lei atual, essa extensão é de uma hora.

Penalidades

A penalidade que poderá ser aplicada pela polícia rodoviária ao caminhoneiro por descumprir esses períodos de repouso passa de grave para média, embora permaneça a retenção do veículo para cumprimento do tempo de descanso.

Entretanto, o projeto determina a conversão da penalidade para grave se o motorista cometeu outra infração igual nos últimos 12 meses.

No caso dos motoristas de ônibus, o fracionamento do intervalo de descanso poderá ser em períodos de 5 minutos e, se o empregador adotar dois motoristas, o descanso poderá ocorrer com o veículo em movimento. Após 72 horas, no entanto, o repouso deverá continuar em alojamento externo ou com o veículo parado se for do tipo leito.

Cessão de veículo

Serão permitidos também o empréstimo de veículo de empresa de transporte ao motorista autônomo, sem vinculação empregatícia; e a circulação em qualquer horário do dia de veículos articulados com até 25 metros de comprimento.

O pagamento ao motorista ou à transportadora pelo tempo que passar de cinco horas na carga e descarga de veículo passa de R\$ 1 por tonelada/hora para R\$ 1,38 e será atualizado anualmente pelo Índice Nacional de Preços ao Consumidor (INPC).

Locais de descanso

Em relação aos locais de descanso e pontos de parada, o projeto determina a publicação da relação desses locais pelo poder público e condiciona a aplicação das penalidades pelo descumprimento da futura lei à publicação dessa relação e de suas atualizações subsequentes relativamente a cada rodovia incluída. Entre os locais de repouso e descanso dos motoristas profissionais, o projeto lista estações rodoviárias, refeitórios das empresas ou de terceiros e postos de combustíveis. Está previsto também que o poder público terá cinco anos para ampliar a disponibilidade dos locais de repouso e descanso nas estradas, inclusive por meio da exigência de sua abertura pelas concessionárias de rodovias e instituição de linhas de crédito. Para estimular o desenvolvimento da atividade de transporte terrestre nacional de cargas, o texto cria o Programa de Apoio ao Desenvolvimento do Transporte de Cargas Nacional (Procargas).

LEI SECA



PAGAMENTO AO SUS

O motorista que dirigir alcoolizado e se envolver em acidente de veículo e também gestores que não dão importância para o trânsito sob sua jurisdição, podem ter que ressarcir os gastos que o SUS tem com o tratamento das vítimas. É o que recomenda projeto do senador Wellington Fagundes (PR-MT) apresentado em 2012 quando ele era deputado Federal. Para Fagundes, dados do ministério da Saúde apontam que por ano o SUS gasta cerca de R\$ 187 milhões com essa função.

Leva em conta que o Superior Tribunal de Justiça (STJ) caracterizou como homicídio qualificado o simples ato de uma pessoa entregar as chaves de um veículo para um motorista alcoolizado. Fagundes entende que os responsáveis pelos acidentes tem que assumir seus atos. “Já passou da hora de se criarem leis que também punam com rigor gestores públicos que nada fazem para resolver; por exemplo, problemas de nossas rodovias” comentou o parlamentar. Para ele, muitos locais são conhecidos como verdadeiras armadilhas e continuam provocando acidentes e mortes.

FROTA

Dados de técnicos no trânsito indicam que ano que vem, Salvador atingirá a marca de um milhão de veículos. Levam em conta média de crescimento da frota na capital baiana nos últimos anos. Em maio Salvador já contabilizava mais de 876 mil veículos entre carros de passeio, motocicletas, caminhões e ônibus. Só em 2014, entre janeiro e maio, o estado ganhou cerca de 92 mil veículos, tomando como base o número de itens licenciados no período. Entre os municípios houve grande incremento nas frotas de Feira de Santana (7.225), Vitória da Conquista (4.486), Guanambi (4.141), e Camaçari (4.117). O crescimento do poder aquisitivo da classe C, aumento do crédito e a redução do IPI são alguns fatores apontados por especialistas para o inchaço de veículos nos asfaltos, realidade que atinge a todo o país.

SINDICALISTAS ESTRANHAM PROJETO DA CÂMARA QUE ACABA A LEI DO DESCANSO DOS MOTORISTAS

Dirigentes sindicais no Nordeste reagiram contra a aprovação pela Câmara Federal, de um projeto de Lei da bancada ruralista, que modificou a Lei do Descanso, há quase três anos sancionada pela presidente da República regulando o trabalho de milhares de motoristas de veículos de carga e de passageiros. Os sindicalistas deram início a uma mobilização para conscientizar os trabalhadores da importância da Lei atual, a 12.619/12. Eles têm a participação do Ministério Público do Trabalho, a Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Terrestres (CNTTT), Federações e Sindicatos.

“A CNTTT vai continuar a mobilização em defesa da regulamentação da profissão dos motoristas como está, além de cobrar do governo Federal transparência nas suas decisões. Vai mostrar os benefícios da Lei 12.619/12, para 5 milhões de motoristas profissionais e indiretamente a todos os trabalhadores do transporte rodoviário”, comentou o presidente da FITTRN (Federação Interestadual dos Trabalhadores em Transportes da Região Nordeste), Braulino Sena Leite, que é vice presidente da CNTTT. “Acreditamos que ao receber a mesma lei sancionada por ela, modificada há apenas três anos, a presidente vai rejeitá-la.

Ele repetiu que a Lei 12.619/12 representa a libertação dos escravos-motorista que agora têm limite de jornada e tempo de descanso. Um motorista podia dirigir até 40h sem parar e nenhuma autoridade poderia impedi-lo. “O que levou muitos motoristas a usarem drogas para aguentar jornadas absurdas”, disse Braulino. Agora os motoristas têm jornada de 8h, admitindo-se prolongamento por até 2h extras. Tornou-se obrigatório o descanso de 11h entre jornadas, mesmo que ainda em condições precárias, pois a maioria dos caminhoneiros brasileiros dorme na cabine inóspita de um caminhão, sofrendo com o calor ou frio, insetos, riscos de assalto.

Além disso, a Lei 12.619/12 estabelece que o motorista deve descansar 30 min a cada 4h de direção, podendo fracionar esse tempo, por exemplo, parando 15 min a cada 2h de direção, como recomendam os médicos, para recuperar os reflexos e as condições de dirigir com segurança.



Braulino Sena Leite e o presidente NCST José Ramos

Além disso, explica o dirigente sindical, a lei estabelece que motoristas tem direito a 1h de parada para refeição. “São conquistas comuns aos trabalhadores brasileiros e que contribuem para garantir a segurança de todos os usuários das rodovias”, disse ele.

Com a modificação feita às pressas na Câmara dos Deputados antes do Carnaval, a Lei 12.619/12 retorna para as empresas todos os direitos e benefícios; (1) impõe ao motorista profissional jornadas de até doze horas de trabalho podendo serem estendidas; (2) reduz de 11 para apenas oito horas o descanso entre um dia e outro de trabalho e (3) autoriza pagamento por comissão criando a figura do motorista auxiliar, que pode trabalhar sem vínculo empregatício e sem pagar INSS, PIS, FGTS e outras. Trabalhando em condições sub humanas, voltarão os acidentes de veículos nas rodovias e o governo, passivamente, vai continuar a gastar milhões de reais no encaminhamento de mortos e feridos.

“Agora, os deputados que não têm responsabilidade com os trabalhadores tão pouco com quem trabalha no transporte de bens e sim os interesses econômicos ou seja, quanto mais ganham mais querem, não se importam com quem morra nas rodovias deste país”, concluiu Braulino Sena Leite.

NOVA CENTRAL DE TRABALHADORES DESTACA O TRABALHO DO PRESIDENTE DA FITTRN

Em quase três anos, a Lei do Descanso contribuiu para baixar em quase 40% o número de acidentes nas rodovias do país.

O Boletim Interno da NCST (Nova Central Sindical de Trabalhadores) destaca este mês, o presidente da FITTRN (Federação Interestadual dos Trabalhadores em Transportes da Região Nordeste), Braulino Sena Leite pela sua luta em prol da defesa da Lei 12.619 e outras demandas no transporte. “Antigo condutor de veículos, o líder sindical baiano, por sua atuação firme em defesa incondicional da Lei 12.619/12 (Lei do Descanso), tem se destacado em nível nacional no meio sindical”.

Mais adiante, o noticiário da NCST observa que “com muita habilidade e compromisso com as causas dos trabalhadores, Braulino Sena Leite se coloca à disposição destes profissionais, por entender que a luta é permanente em um setor dominado por empresários ávidos pelo lucro em detrimento das condições de trabalho que provocam inúmeros acidentes de trânsito e doenças ocupacionais”.

Em outro trecho, a direção nacional da NCST destaca um dos pontos defendidos pelo sindicalista quando ele ressalta que “o caminho

percorrido até a aprovação da legislação que normatizou nossa atividade foi longo e cheio de obstáculos e, após sanção da presidenta Dilma, os patrões e empresários do agronegócios entraram em cena para tentar, via Congresso Nacional, descaracterizá-la nos itens de suma importância para o bem estar da categoria, afirmou Braulino”.

Fala ainda de outras preocupações do dirigente sindical como avanços tecnológicos provocados por profundos impactos na sociedade e no emprego estrutural; as dificuldades para aprimorar a mão de obra a fim de que o condutor possa exercer com qualidade suas atividades em modernos e gigantescos caminhões e ônibus. Aponta que televisões e rádios em seus noticiários comentam os acidentes de trânsito com viés de encontrar o culpado e não as verdadeiras causas que gerou a ocorrência como motoristas dirigindo 12, 16 e até 20 horas ou mais sem descanso. Com a nova Lei mudaram-se os procedimentos e contribuiu para baixar em torno de 40% o número de acidentes de caminhões com carga no país, concluiu

LEGISLAÇÃO



JORNADA

A senadora Vanessa Grazziotin (PCdoB-AM) pretende apresentar projeto de lei para evitar a jornada de trabalho de até 12 horas diárias ou mais, para motoristas profissionais. O novo limite consta de projeto aprovado semana passada na Câmara dos Deputados e enviado à sanção presidencial (PLC 41/2014). Vanessa, que durante a discussão da proposta no Senado defendeu jornada de até 11 horas, lamentou a forma como o projeto foi aprovado na Câmara. Disse esperar que a sociedade não tenha de conviver com acidentes envolvendo caminhoneiros cansados ao volante. O texto que aguarda sanção também eleva o tempo de direção contínua sem descanso -, das atuais 4 para 5,5 horas. “A profissão de motorista já é naturalmente estressante” e uma jornada muito extensa pode piorar a situação. Lembrou que durante a discussão da matéria no Senado, foram apresentados dados sobre doenças e acidentes que mostraram a importância de uma jornada menor para os motoristas profissionais. Para Vanessa, a jornada de 12 horas não atende o interesse da população, mas de grupos econômicos que visam aumentar os lucros.

CENTRAIS SINDICAIS

O ministro do Trabalho, Manoel Dias, disse que o governo aguarda proposta formal das centrais sindicais para definir uma posição acerca de eventuais mudanças nos textos das medidas provisórias (MPs) 664 e 665, que alteram as regras da concessão de benefícios previdenciários e trabalhistas, como seguro-desemprego, seguro-defeso, da pensão por morte e do auxílio-doença. De acordo com o ministro novas reuniões com os trabalhadores serão realizadas no decorrer do mês.

As medidas, anunciadas no final do ano passado como parte do pacote de ajuste fiscal do governo, têm enfrentado uma série de críticas dos partidos de oposição, das centrais sindicais e até de parte da base governista no Congresso Nacional.

AUMENTO DE IMPOSTOS AMPLIA OBSTÁCULOS AO DESENVOLVIMENTO DO SETOR DE TRANSPORTE

Análise da CNT destaca impactos causados sobre o principal insumo das empresas transportadoras.

A decisão do governo federal de aumentar a carga tributária sobre os combustíveis como forma de aumentar a arrecadação e garantir que a meta de superávit primário seja atingida neste ano, prejudica diretamente o setor de transporte brasileiro e “intensifica os obstáculos ao seu desenvolvimento”, vez que o combustível é o principal insumo das empresas transportadoras. A preocupação é parte do informativo “Economia em Foco”, divulgado pela CNT (Confederação Nacional do Transporte), que destaca os impactos provocados no setor.

Reconhece que o diesel representa 25% dos custos totais no segmento de transporte de passageiros e até 37% no transporte rodoviário de cargas. O litro do diesel ficou, pelo menos, R\$ 0,15 mais caro. Isso, de acordo com a CNT, representa aumento de 5,43% no preço do diesel S-10 e de 5,75% no diesel comum, ambos utilizados para a realização dos serviços de transporte de cargas e passageiros. Já a gasolina teve alta de R\$ 0,22 por litro.

A elevação nesses patamares será possível por meio do aumento da alíquota do PIS/Cofins (Programa de Integração Social/Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social), já a partir de fevereiro. Depois, em maio, haverá redução do percentual do PIS/Cofins e será retomada a Cide (Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico), mantendo a taxa de aumento no preço dos combustíveis.

“Considerando a atual situação econômica do país, é compreensível que o governo federal busque formas de aumentar a arrecadação e veja o combustível como um produto de elevado potencial de contribuição. Contudo, o setor transportador já vem sendo continuamente prejudicado pela inadequada condição da infraestrutura de transporte brasileira que, além de elevar o custo operacional do serviço, prejudica a produtividade das empresas do setor e diminui a competitividade da produção nacional”, destaca a análise.

A entidade defende que, se optar por manter o incremento na arrecadação, o governo federal zere o aumento da alíquota do PIS/Cofins



a partir de maio, quando a Cide poderá ser cobrada, e mantenha a meta de arrecadação apenas com essa contribuição. A CNT explica que, como não há vinculação entre o volume arrecadado do PIS/Cofins e benefícios ao setor de transporte, a manutenção da cobrança desse imposto sobre os combustíveis levará a um desequilíbrio econômico, em razão da transferência de recursos dos transportadores para os demais setores.

Já a Cide, por lei (10.336/2001), deve ser revertida, por exemplo, ao financiamento de programas de infraestrutura de transportes. “Desta forma, além de garantir os recursos almejados pelo Estado, haveria uma garantia de fonte de recursos específica para os investimentos urgentes em infraestrutura de transporte”, destaca o boletim.

Levantamento feito pela entidade aponta que, entre 2002 e 2012, dos R\$ 76 bilhões arrecadados pela Cide, R\$ 37,6 bilhões foram revertidos em infraestrutura de transporte. Somente entre 2003 e 2008, os recursos advindos da contribuição representaram mais de 70% dos investimentos diretos da União nesse setor.

PREVENÇÃO



EXTINTORES

Começa em 1º de abril a obrigatoriedade do novo modelo de extintor de incêndio para todos os veículos no país. O Contran (Conselho Nacional do Trânsito) indicou que o extintor de incêndio com carga de pó BC será substituído por um ABC. Com isso, motoristas que reclamavam da dificuldade de encontrar o extintor terão mais tempo para equipar o carro e se preparar para não infringir a lei. Após o novo prazo, os condutores que não cumprirem a determinação podem ter multa de R\$ 127,69 e ainda perder 5 pontos na carteira de habilitação. Diversos países do mundo já adotaram o modelo que é um pouco mais caro. Mas diferença entre os dois extintores é que o mais novo ABC, consegue apagar incêndios em partes do carro como o painel, bancos, tapetes, madeira, papel e equipamentos energizados como bateria de carros, fiação elétrica e também nos combustíveis líquidos como óleo, gasolina e álcool. Já o outro, mais antigo, não tem a mesma eficiência. A recomendação vale para carros que tenham dez anos ou mais, pois, desde 2005, os veículos produzidos no Brasil já saem de fábrica com o extintor recomendado.

MOTOS

A Transalvador informou que o número de acidentes envolvendo motociclistas em Salvador em 2014 superou a média do ano passado. Se em 2013 foi de 8,8 por dia, em 2014 esta ocorrência chegou a 9,4 por dia. Conforme os dados da Transalvador (Superintendência de Trânsito e Transporte do Salvador), até início de novembro de 2014 houve 2.946 acidentes com motociclistas nas avenidas da cidade. Destes, 40 acidentes resultaram em morte do motociclista ou carona.

CAI EM 36% NÚMERO DE MORTOS EM RODOVIAS NA BAHIA

As rodovias federais e estaduais tiveram grande redução no número de acidentes, feridos e mortos, segundo o balanço geral da Operação Carnaval 2015 da Polícia Rodoviária Federal (PRF) na Bahia, encerrado na quarta-feira (18). Foram registrados 142 acidentes com saldo de 83 feridos e 9 mortos. Já o Batalhão de Polícia Rodoviária teve redução de 3% no número de acidentes e 28% na quantidade de vítimas fatais nas rodovias estaduais.

Se comparado ao mesmo período do ano passado, isso representa redução de 17% na quantidade de acidentes, 18% em quantidade de feridos e de 36% em vítimas fatais nas rodovias federais que cortam a Bahia. Em 2014 foram 171 acidentes com 101 feridos e 14 mortos. Este ano a PRF estendeu o Cinema Rodoviário – de ações educativas que orienta passageiros dos ônibus intermunicipais e interestaduais a usarem o cinto de segurança.

Apesar de tal esforço, o desrespeito às leis de trânsito foi o motivo da maioria dos acidentes graves. Do total de 16.189 veículos fiscalizados, 18.515 pessoas foram abordadas, sendo extraídas 4.601 autuações, 2.394 por ultrapassagens proibidas. O radar capturou 676 imagens de veículos em excesso de velocidade. No carnaval a PRF também intensificou a fiscalização quanto ao uso de bebida alcoólica na direção de veículos automotores. Durante toda a operação foram feitos 7.042 testes com etilômetro, que resultou em 121 condutores notificados por dirigirem



alcooolizados. Eles receberam multa de R\$ 1.915,40, por infração gravíssima. Outros 19 foram encaminhados à Delegacia de Polícia por crime de embriaguez ao volante.

O Batalhão de Polícia Rodoviária da PM (BPRv), contabilizou 57 acidentes de trânsito com 236 feridos e 5 vítimas fatais. O BPRv realizou 7.019 abordagens a pessoas e 6.258 a veículos, destes 1.174 foram extraídos 1.238 autos de infrações de trânsito, além do recolhimento de 25 CRLV e 15 CNH.

VIAÇÃO ÁGUIA BRANCA DEIXOU DE EMITIR CERCA DE 63 TONELADAS DE CO2 NA ATMOSFERA POR ANO

Com medidas simples na maneira de guiar os ônibus, os motoristas conseguiram aliar economia de diesel e manutenção à segurança e proteção ao meio ambiente.



Com o programa Condução Econômica, a Viação Águia Branca encontrou a fórmula para atingir os dois objetivos com medidas simples na condução dos veículos, estimulando os condutores na aplicação de técnicas operacionais desde sua implantação. Apenas em 2014, o resultados dos 10 motoristas em destaque pelo seu perfil econômico no programa, deixaram de emitir cerca de 63 toneladas de CO₂, poupando o equivalente à 5.715 árvores que seriam necessárias para neutralizar a quantidade de CO₂.

Implantada desde a década de 1980, o controle referente ao uso de óleo diesel nos ônibus da empresa já registrou uma redução de 12% no consumo desse combustível. Entre os motoristas da empresa, Valci Candido de Souza se destacou no último ano por ter atingido o melhor coeficiente econômico, de 35,3 quilômetros por litro economizado. Ou seja, a cada 35,3km rodados ele conseguiu economizar um litro de óleo diesel.

“Se bem entendidas e praticadas na íntegra, é possível obter ótimos ganhos com a redução do consumo de combustível, assim como a elevação da vida útil de peças e componentes mecânicos, como o sistema de freio e embreagem, pois guiando com previsão o condutor usa pouco o freio e faz as trocas de marchas de forma adequada”, reforçou o analista de Condução Econômica da Águia Branca, Diego Amorim.

Segurança

Além das vantagens econômicas obtidas pela empresa através do Condução Econômica – tanto no que se refere ao gasto com óleo diesel quanto com a manutenção dos veículos –, o programa traz benefícios aos passageiros já que as medidas adotadas também tornam as viagens mais seguras e confortáveis.

Entre as medidas tomadas pelos motoristas estão a troca correta das marchas, a utilização correta dos freios para evitar

o esforço desnecessário do veículo e o aproveitamento da inércia do ônibus. Todas as ações evitam gastos desnecessários, tornam a condução preventiva e a viagem mais segura.

Meio ambiente

As medidas adotadas pelos motoristas da empresa a fim de se alinharem ao Condução Econômica fazem com que o programa também seja uma importante ação em prol do meio ambiente. Com a redução da quantidade de diesel utilizado, a empresa conseguiu evitar a emissão de 62.860 quilos de CO₂ no último ano, o que corresponde a cerca de 5.715 árvores plantadas.

Para valorizar os motoristas que conseguiram reduzir a maior quantidade de óleo diesel no ano, a empresa realizou dia 3 de fevereiro o evento 10+ do programa Condução Econômica. Os motoristas são selecionados com base em seu perfil econômico, calculado pela fórmula Km rodado/ Litro economizado. Nessa conta, quanto menor o coeficiente, melhor o desempenho de médio do motorista.

O programa

Os principais objetivos do Programa Condução Econômica são a preservação do meio ambiente, a segurança operacional, o conforto dos clientes, a capacitação profissional e a economia financeira. Segundo Diego Amorim, os maiores benefícios trazidos por essa iniciativa são a redução das emissões de CO₂ na atmosfera, o aumento da quilometragem percorrida por litro consumido de diesel, a preservação dos pneus, o alongamento da vida útil dos componentes do veículo e a capacitação dos profissionais da empresa.

“A Condução Econômica tem um aspecto ambiental muito importante, pois ao reduzirmos o consumo de óleo diesel estamos evitando o desperdício e diminuindo a poluição no meio ambiente”, ressalta Diego Amorim.

LOCAL



CÂMERAS NOS ÔNIBUS

As novas câmeras de segurança, que possuem imagens de alta resolução para auxiliar a polícia no combate a assaltos nos coletivos da cidade, foram apresentadas pelo secretário Municipal de Mobilidade, Fábio Mota, em reunião na sede da Semob com representantes da Secretaria de Segurança Pública, Transalvador, Setps e as três empresas que operam o transporte público de Salvador. Os novos equipamentos possuem infra vermelho, são blindados e podem reproduzir vídeos de acordo com o cadastro de ocorrências.

Durante a reunião a polícia pediu alta qualidade e envio rápido de imagens pelas empresas de ônibus. Ficou acordado que as imagens feitas pelas câmeras nos coletivos deverão ser encaminhadas à Polícia com brevidade. Para o titular da Semob, mais um grande passo foi dado. “A população, além de mais conforto no transporte público, vai ganhar também mais segurança com essa parceria”.

“Todo mundo sabe que os assaltos a ônibus vão acabar quando os marginais tiverem certeza de que estão sendo monitorados”, comentou Bráulio Nunes, que trabalha numa empresa de segurança. Ele toma seu transporte todos os dias na Liberdade e já foi assaltado duas vezes no trajeto para o trabalho. Entende que as câmeras terão que ser colocadas em locais estratégicos imunes a trepidações normais do ônibus e a altas temperaturas.

JAC MOTOS

Diretores da JAC garantiram para o governo do Estado, que as obras de construção da unidade da Jac Motors um investimento de R\$ 1 bilhão serão iniciadas este ano. Outro empreendimento da empresa no Nordeste, será em Goiana (Pe), onde será inaugurada a fábrica da Fiat Chrysler, um projeto de R\$ 7 milhões que segundo eles, dará emprego para 8 mil pessoas.

TRANSPORTADORES RODOVIÁRIOS DE CARGA ESTUDAM DEFASAGEM NO PREÇO DOS FRETES



Na abertura do CONET (Conselho Nacional de Estudos em Transportes, Custos, Tarifas e Mercado/NTC Intersindical) realizado em Salvador, o presidente do SETCEB (Sindicato das Empresas de Transporte de Cargas do Estado da Bahia), Antônio Siqueira, lembrou que a associação não vai resolver todos os problemas. “Somos nós, empresários, que precisamos resolvê-los. A NTC nos proporciona suas pesquisas e indicadores. Ontem o governo fez a sua parte agora precisamos fazer a nossa”, disse.

No encontro teve como principal objetivo analisar a variação de custos do transporte rodoviário de cargas, a defasagem dos fretes, a Lei 12.619/12 (Lei do Motorista), a terceirização da mão de obra, roubo de cargas e a contribuição confederativa, participaram transportadores de carga de todo o país.

O presidente da NTC (Associação Nacional do Transporte de Cargas), José Hélio Fernandes, afirmou que desde que assumiu a presidência da NTC, “verifiquei que precisávamos trabalhar com a recuperação tarifária

do setor. Esse trabalho envolve também um grande diálogo que o setor deve fazer com a sociedade e o mercado. Temos que tomar uma atitude, nos posicionarmos, e para isso precisamos gerir, de maneira profissional e eficiente nossas empresas”, comentou ele.

Como empresário do setor, Fernandes afirmou ainda que não é fácil a conciliação no nosso negócio, “por se tratar de interesses diferentes. Assinalou mais adiante que hora decide o embarcador que fala o quanto pode pagar e o empresário aceita. Por outro lado, o concorrente baliza o mercado com valores abaixo dos custos e entramos na concorrência desleal que atinge nosso setor. “O objetivo do CONET é darmos caráter nacional para a discussão das tarifas, e com isso convidado a todos a buscar a melhoria de nossas empresas e mudar a dura realidade que passamos hoje. “Precisamos tomar uma atitude para darmos um rumo diferente ao nosso setor”, concluiu. No final do encontro os empresários divulgaram a seguinte nota oficial:

DEFASAGEM DE FRETE

Estudo do DECOPE indica defasagem de 14,11% nos fretes

Pesquisa realizada junto a mais de 250 empresas de transporte indica uma diferença de 14,11% entre os fretes praticados por essas empresas e os custos efetivos calculados pelo DECOPE-NTC. Essa diferença tem origem principalmente, na inflação dos insumos que compõem os custos, bem como, das defasagens de frete que vem se acumulando ao longo dos últimos anos.

Embora parte do mercado tenha se mostrado sensível as necessidades da recomposição dos fretes, isso não tem efetividade na prática. Prova disso são as dificuldades que as empresas de transporte estão enfrentando para vislumbrar a recuperação de suas margens.

As pressões sobre os custos do setor de transporte crescem de maneira exponencial. Entre as principais pode-se citar: aumento das restrições à circulação de veículos nos centros urbanos, barreiras fiscais, ineficiência de terminais de embarcadores, questões trabalhistas e o aumento significativo de exigências operacionais, comerciais e financeiras por parte dos clientes.

Somam-se a isto às precárias condições de infraestrutura enfrentadas pelas empresas e a própria escassez da mão-de-obra qualificada, notadamente de motoristas.

Verifica-se, também, que o transportador não tem remunerados adequadamente muitos custos e serviços adicionais, não contemplados diretamente nas tarifas, tais como: o elevado tempo de espera para realizar carga e descarga (DTE), os custos adicionais causados pelas restrições à circulação de caminhões (TRT), os serviços de paletização, guarda/permanência de mercadorias, uso de escoltas e planos de gerenciamento de risco customizados, o emprego de veículos dedicados, dentre outras.

É importante observar que muitas vezes, os custos com esses serviços são superiores ao próprio frete arrecadado. Portanto, trata-se de situação injusta e inaceitável, que precisa ser equacionada pelas partes.

Outro problema que vem se agravando nos últimos anos é o roubo de

carga. Esse evento vem se proliferando por todo o Brasil, e tem exigido das empresas de transporte grandes investimentos em segurança patrimonial. Destaque-se que há muitas operações que já exigem a utilização de escolta armada. Há cargas que já requerem, em algumas situações, carretas blindadas e até escolta aérea.

Os altos índices de roubo acarretam um agravamento do GRIS, hoje em 0,3% do valor da mercadoria. Este é um assunto que vem se tornando tão grave que para algumas regiões do Brasil já não há quem ofereça seguro para o transporte de cargas.

Não há como deixar de citar também os aumentos das tarifas públicas, alguns dos quais já são sentidos, como é o caso dos combustíveis cujos preços se elevaram em torno de 13,49%. Parece inevitável, aliás, que o aumento de combustíveis cause um efeito cascata, elevando em futuro próximo, muitos outros insumos. Ressalte-se que o estudo que apontou a defasagem nos fretes não contempla essa expectativa futura, que tende a se tornar ainda mais perversa se considerarmos que grande parte das convenções coletivas dos trabalhadores em transportes de carga está prevista já para o próximo mês de maio

No regime de livre concorrência de mercado em que vivemos, tais fatos indicam a necessidade de que os transportadores exponham e discutam com seus embarcadores, clara e francamente, essa questão nevrálgica da defasagem do frete praticado, buscando manter os seus contratos sempre alinhados à realidade expressa pelos números dos custos do transporte de modo a manter a saúde das empresas sem colocar em risco a tão almejada e necessária qualidade na prestação dos serviços.

Salvador, 26 de fevereiro de 2015

Departamento de Custos Operacionais, Estudos Técnicos e Econômicos/DECOPE-NTC

PRESENCAS



PRESENCAS

No encontro do Conet & Intersindical realizado no Hotel Fiesta participaram da mesa diretora, o presidente Nacional da NTC (Associação Nacional dos Transportes de Carga), José Hélio Fernandes; presidente do Setceb, Antônio Pereira de Siqueira; vice presidente da NTC, Ubiratan Helou; presidente da Fetcesp (Federação das Empresas de Transportes de Carga do Estado de São Paulo, que é também presidente da Seção de Cargas da CNT (Confederação Nacional dos Transportes), Flávio Benatti; assessor técnico da NTC, Antonio Lauro Valdivia; coordenador de economia da NTC, José Luiz Pereira; diretor financeiro da NTC, Francisco Peluccio e coordenador de economia da NTC, José Luiz Pereira, além de grande número de empresários do setor de transporte.

O vice presidente da NTC, Ubiratan Helou, considerou a reunião como um marco histórico no setor, pois estiveram presentes mais de 300 representantes de empresas de transporte rodoviário de carga, desde a Amazônia até o Rio Grande do Sul. “Espero que consigamos trabalhar a reunificação da tarifária nacional. Isso é fruto de um trabalho conquistado ao longo dos anos, suor de muitos presidentes que passaram pela NTC. Nossa luta agora é ampliar nossas conquistas, zelar pelo nosso negócio e pelas nossas empresas que são hoje a maior fonte geradora de empregos no país”, concluiu.

Presentes ainda o juiz Agenor Calazans, do TRT (Tribunal Regional do Trabalho), o presidente da FITTRN (Federação Intersindical dos Trabalhadores em Transporte Rodoviário da Região Nordeste), Bráulino Sena Leite e dirigentes sindicais trabalhistas.