



A LEI DO TEMPO DE DIREÇÃO E OS PONTOS DE PARADA NAS RODOVIAS BRASILEIRAS

Coordenação:

Rodolfo A. Rizzotto

Dezembro de 2012

Índice

Introdução	pg 03
A Lei do Tempo de Direção	pg 04
Segurança de todos	pg 20
As contradições das lideranças dos caminhoneiros	pg 22
Tentativas de inviabilizar a lei	pg 24
A versão da falta de pontos de parada	pg 33
Brasil – o País das Paradas	pg 40
Postos de rodovia – Cortando custos para sobreviver	pg 47
Como viabilizar o aumento das áreas de estacionamento nas rodovias e nos postos	pg 49
Solução para ampliação das paradas no curto-prazo	pg 54
Caso concreto: Posto Sakamoto	pg 57
Condições dos postos para o cumprimento da Lei 12.619/12	pg 60
Concorrência desleal compromete o futuro dos postos e das paradas para caminhoneiros nas rodovias	pg 63
Conclusão	pg 71
Bibliografia	pg 75

Agradecimentos

Proprietários de postos, Fecombustíveis, Ministério Público do Trabalho, Departamento de Polícia Rodoviária Federal, Unifesp – Laboratório do Sono, Frente Parlamentar do Trânsito Seguro, Ministério da Saúde, Ministério do Trabalho e Ministério dos Transportes.

INTRODUÇÃO

O objetivo deste trabalho foi dimensionar a infra-estrutura de pontos de parada existente nas rodovias brasileiras. Principalmente considerando sua importância para a aplicação da Lei 12.619/12 que estabelece limite de tempo de direção e jornada dos motoristas profissionais que circulam nas nossas rodovias, em particular transportando cargas.

Como método de pesquisa utilizamos imagens de satélite geradas pelo Google de quase 600 postos, visitas nas rodovias e entrevistas pessoais e telefônicas com proprietários e responsáveis pelos maiores pontos de rodovia do País.

O trabalho foi realizado em 60 dias e só foi possível fazê-lo em tempo recorde devido ao conhecimento que já tínhamos da realidade das rodovias brasileiras.

Trata-se de documento inédito, que não pretende esgotar o tema, mas que traz uma luz sobre os caminhos que o País precisa seguir, tanto na ampliação da infra-estrutura de áreas de descanso para motoristas profissionais, como para viabilizar a aplicação imediata da Lei 12.619/12. Essencial para reduzir o número de mortos e feridos nas nossas estradas.

A LEI DO TEMPO DE DIREÇÃO

No dia 02 de maio de 2012 o Brasil deu um passo importante para libertar trabalhadores da condição análoga à de escravo com a publicação da Lei 12.619/12, também conhecida como Lei do Descanso dos Motoristas.

O SOS Estradas, como movimento em prol da redução de acidentes nas rodovias e aumento da segurança no trânsito, sempre comparou a situação dos motoristas profissionais - particularmente caminhoneiros, motoristas de ônibus, de empresas de turismo e de fretamento – como uma verdadeira escravidão sobre rodas.

Essa comparação é simples de entender analisando os próprios dados das entidades patronais do transporte, cujas pesquisas revelam jornadas de trabalho entre 80 e 90 horas semanais, com motoristas dirigindo pelo menos seis dias na semana.

A situação, em alguns aspectos, chega a ser mais grave do que a dos trabalhadores rurais. Afinal, os riscos da atividade de conduzir um veículo pesado e de grandes dimensões, somados ao excesso de jornada, causam a morte de pelo menos 1.400 caminhoneiros por ano, somente nas rodovias federais, considerando-se os que morrem na pista e os feridos que vem a falecer. O Ministério Público do Trabalho já trabalha com número de 4.000 motoristas mortos por ano em todas as vias.

Além disso, esses profissionais do volante, particularmente os autônomos, ainda dormem dentro da minúscula cabine do caminhão, pelo menos 20 dias ao mês, sem as mínimas condições de conforto e submetidos ao estresse de cuidar do veículo e da carga, enquanto teoricamente repousam.

As condições desses motoristas são tão absurdas que o Procurador do Ministério Público do Trabalho, Dr. Paulo Douglas Almeida, em entrevista concedida em 2009 ao portal www.estradas.com.br, comparou-as a do trabalho escravo. Inclusive cogitando a

possibilidade de enquadrar quem submeta esses profissionais a essas cargas absurdas no Código Penal, à luz do art. 149, cuja redação alterada pela Lei nº 10.803 de 11 de dezembro de 2003 assim diz:

“ Art. 149. Reduzir alguém a condição análoga à de escravo, quer submetendo-o a trabalhos forçados ou a jornada exaustiva....Pena de reclusão, de dois a oito anos, e multa, além da pena correspondente à violência.”

Acrescentava o ilustre procurador do MPT na entrevista:
“ *“É importante lembrar que quando uma empresa submete trabalhadores a uma jornada excessiva, conforme ocorre nesse segmento, tal conduta tipifica o crime de redução do trabalhador à condição análoga à de escravo, previsto no artigo 149 do Código Penal. Ademais, se a empresa sabe, de antemão, que o motorista terá que fazer uso de ‘rebites’ e até de cocaína para cumprir a jornada exigida, o empregador assume o risco do eventual resultado danoso provocado pela conduta do motorista. Ou seja, se esse motorista causa acidente e morre, além das responsabilidades civis, o empregador deve responder pelo homicídio do motorista. Se outros morrerem, igualmente, deve responder o empregador.”*

O esclarecimento do Procurador do Trabalho serve de alerta para empresários do setor, sejam transportadoras ou embarcadores, a respeito de que há uma responsabilidade maior e que ela um dia poderá ser cobrada.

Muitas empresas contratam o autônomo porque não existe vínculo trabalhista, e essa categoria não está submetida ao limite de jornada estabelecido na lei. Essa postura causa prejuízo ao caminhoneiro e às empresas que operam regularmente, que cumprindo a lei, limitam o tempo de direção e jornada dos seus profissionais.

Na prática, os caminhoneiros autônomos, quando negociam o frete, estão fragilizados financeiramente, debilitados na saúde e são presas fáceis para o mercado. Quem detém a carga procura negociar a entrega pelo menor preço, no menor prazo.

Para conseguir o serviço, o caminhoneiro autônomo assume compromissos que exigirão dirigir dias sem descanso, em excesso de velocidade e, na maioria dos casos, utilizando "rebite" para conseguir realizar a viagem.

São estabelecidos "prêmios" para quem entrega antes do prazo e reduções no valor do frete para quem atrasa. São artifícios do detentor da carga para "estimular" o profissional a fazer o serviço a qualquer custo.

A corretora de seguros especializada no transporte de cargas e gerenciadora de riscos Pamcary (a maior empresa da América Latina no setor), em estudo realizado em 2005 denominado "Diagnóstico e Diretrizes Estratégicas para o Gerenciamento de Riscos de Acidentes no Transporte Rodoviário de Cargas", detectou que o cansaço e o excesso de velocidade para cumprir horários apertados são as principais causas de acidentes.

As consequências aparecem nos índices de acidentes com caminhões nas rodovias brasileiras e, principalmente, no número de caminhoneiros mortos. Segundo o levantamento da empresa: enquanto nos EUA para cada 100 mil caminhoneiros são registradas 28 mortes de motoristas, no Brasil esse número é mais de dez vezes superior, pois são 297 mortes (dados de 2005).

Para diminuir os sinistros, a Pamcary desenvolveu um projeto junto com a Unilever envolvendo 1.200 motoristas que se tornou referência no Brasil. O foco era controlar a jornada dos caminhoneiros, excesso de velocidade e reduzir acidentes. Os motoristas foram obrigados a realizar paradas regulares, foi estabelecido descanso obrigatório e controlada a velocidade pelo tacógrafo.

Os números gerados são um ótimo exemplo de como uma empresa consciente, que não prioriza apenas a rapidez do transporte mas acima de tudo a segurança, pode obter resultados fantásticos. Para cada dez mil embarques o número de acidentes caiu de oito para 2,8, e praticamente para zero o índice de acidentes graves. Redução de acidentes de 65%.

Naturalmente, a Unilever não é a única empresa com essa postura, mas seguramente seu exemplo é um estímulo para que outras

atuem com a mesma responsabilidade social e obtenham benefícios econômicos. Afinal, acidentes custam caro.

Em média, um acidente de caminhão custa pelo menos R\$ 45.679,00 (valores apurados pelo IPEA em 2005). Isso sem contar o desgaste de imagem da empresa com a mídia a respeito do sinistro, principalmente quando envolve vítimas.

Segundo o estudo do IPEA ("Impactos Sociais e Econômicos dos Acidentes de Trânsito nas Rodovias Brasileiras - Ipea", de 2006), os acidentes de ônibus e caminhão têm custo médio várias vezes superior ao custo dos acidentes de automóvel. Por ano, registrávamos em 2005 aproximadamente 100 mil acidentes de caminhões e similares nas rodovias brasileiras (federais, estaduais e municipais), e cerca de 16 mil acidentes com ônibus e micro-ônibus.

Em 2011 somente nas rodovias federais o número de veículos de cargas envolvidos em acidentes já ultrapassou os 93 mil. Apesar das rodovias federais representarem cerca de 40% das rodovias pavimentadas do País.

Admitindo-se que o trabalho realizado pela Pamcary na Unilever fosse utilizado em todo país, imaginando o universo de 100 mil acidentes por ano em 2005 decorrentes, na maioria dos casos, de nenhum controle sobre a condição de transporte, poderíamos estimar que a redução seria em torno de 65 mil acidentes. Isso reduziria a média atual, de 100 mil acidentes por ano, para 35 mil.

Portanto, é possível estimar que o controle da jornada de trabalho e tempo de direção contínua, que a Lei 12.619/12 pretende garantir, pode contribuir com redução de até 50% dos acidentes com caminhões.

Como o IPEA apurou no estudo (dados de 2005) que o acidente de caminhão custa em média R\$ 45.679,00, reduzir 65 mil acidentes de caminhão ao longo de 12 meses significa economia de R\$ 2.969.135.000,00 (dois bilhões, novecentos e sessenta e nove milhões e cento e trinta e cinco mil reais) por ano, sem contar o inestimável valor das vidas preservadas.

O estudo da Pamcary ganha mais relevância porque a empresa possui o maior banco de dados de acidentes de caminhões do país. Os dados têm informações detalhadas, fruto das perícias que são

realizadas e acompanhadas pela empresa, na medida em que sinistro significa despesa.

O levantamento da seguradora permitiu confirmar que a fadiga é uma das principais causas de acidente com caminhões. Além das razões já apontadas, como excesso de jornada diária e semanal, os motoristas são submetidos a uma maratona que tem início na chegada ao local em que devem carregar, passa pelo carregamento (em média esse dois processos consomem quase seis horas) e vai até depois da viagem, único momento em que o motorista controla seu tempo, quando ainda são mais quatro horas em média entre a espera para a descarga e a efetiva descarga.

Ao longo da semana, esse desgaste vai produzindo consequências. O estudo da Pamcary comprovou que, na segunda-feira, apesar de serem expedidos 17% do volume das mercadorias da semana, o índice de acidentes é de apenas 5%. Já no sábado, quando são expedidos apenas 5% das cargas, ocorrem 15% dos acidentes. A explicação é simples: no domingo os caminhoneiros costumam descansar um pouco, e no sábado estão esgotados.

Outro levantamento feito pelo então chefe da Divisão de Estatísticas da Polícia Rodoviária Federal, Inspetor José Nivaldino Rodrigues, em artigo publicado no portal "www.estradas.com.br", demonstrava o aumento impressionante da contribuição do cansaço para os acidentes com veículos de carga.

Segundo apurou Rodrigues, em 2004 , foram registrados 908 acidentes com caminhoneiros que comprovadamente dormiram ao volante. Já em 2007, esse número passou para 1.746. É importante lembrar que provar que alguém dormiu ao volante é muito mais complexo do que verificar se o motorista sofreu acidente por ter ingerido álcool acima do limite legal.

Além do mais, os acidentes com motoristas cansados, segundo vários estudos internacionais, representam em torno de 20% dos acidentes e 30% dos mortos. O que demonstra a violência dos acidentes em que o motorista cochila ao volante ou dirige sob fadiga. O cansaço diminui toda a capacidade motora, como o reflexo por exemplo e a colisão é mais violenta. Quando o motorista cochila ele simplesmente não reage e a gravidade do acidente é ainda maior. Quando o veículo envolvido é de carga, as consequências do acidente são ainda mais dramáticas.

Em 2011, segundo dados do Departamento de Polícia Rodoviária Federal, 331.652 veículos estiveram envolvidos em acidentes nas rodovias federais, dos quais 93.066 foram veículos de carga, portanto, 28% do total. Em palestra na Câmara dos Deputados, o representante da Polícia Rodoviária Federal no Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), Inspetor Jerri Adriane Dias, enfatizava que era um índice muito elevado para veículos que representam apenas 3% da frota do país.

Em pesquisa realizada com entrevistas de 8.000 motoristas de caminhão, ainda segundo Dias, 15% admitiram já ter se envolvido em acidente, impressionantes 10% reconheceram ter sonolência diurna, e 17% seriam reprovados no exame de acuidade visual necessário para exercer a profissão.

Na mesma entrevista para o portal www.estradas.com.br, em 2009, o Procurador do Ministério Público do Trabalho do Mato Grosso, Dr. Paulo Douglas Almeida Moraes, deu mais informações sobre uma pesquisa realizada pela Procuradoria, juntamente com médicos do Ministério do Trabalho e da Polícia Rodoviária Federal na região de Rondonópolis, onde existe grande concentração de caminhoneiros.

A análise da urina de 100 deles apurou que 51% apresentavam resquício de cocaína, sem contar o uso de anfetaminas utilizadas, assim como a droga ilegal, para que o motorista consiga suportar a jornada.

São comuns os relatos de caminhoneiros que reconhecem que a própria empresa que os contrata já entrega a cartela de rebite, para que ele possa "aguentar as viagem". Matérias da TV Globo e de outras emissoras, já testemunharam essa realidade.

As consequências do tipo de vida e de jornada laboral a que são submetidos muitos motoristas profissionais aparecem na saúde, como problemas de hipertensão, obesidade, distúrbios emocionais, além do uso de anfetaminas e drogas pesadas, cada vez mais frequente, levando a um outro problema. Essa dependência de substâncias químicas como a cocaína, tem feito muitos caminhoneiros se envolverem com o tráfico de entorpecentes. Junto com a carga transportam também drogas e as apreensões, cada vez

mais frequentes das polícias rodoviárias, comprovam o aumento do envolvimento dos caminhoneiros com o mundo do crime.

Quando o Ministério Público do Trabalho, entidades médicas e Polícia Rodoviária Federal começaram a investigar mais profundamente a questão da jornada dos motoristas profissionais, ficou claro de que as sucessivas protelações da aprovação de uma lei que permitisse combater esse cenário de terror precisavam ser enfrentadas e que uma lei para salvaguardar direitos, mas principalmente a vida, precisava ser aprovada o mais rapidamente possível.

Essa necessidade foi suprida em parte quando foi sancionada a Lei 12.619 provocando alterações no Código de Trânsito Brasileiro e na CLT – Consolidação das Leis do Trabalho:

LEI Nº 12.619, DE 30 DE ABRIL DE 2012.

Presidência da República

Casa Civil - Subchefia para Assuntos Jurídicos

Dispõe sobre o exercício da profissão de motorista; altera a Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei no 5.452, de 1o de maio de 1943, e as Leis nos 9.503, de 23 de setembro de 1997, 10.233, de 5 de junho de 2001, 11.079, de 30 de dezembro de 2004, e 12.023, de 27 de agosto de 2009, para regular e disciplinar a jornada de trabalho e o tempo de direção do motorista profissional; e dá outras providências.

A PRESIDENTA DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1o É livre o exercício da profissão de motorista profissional, atendidas as condições e qualificações profissionais estabelecidas nesta Lei.

Parágrafo único. Integram a categoria profissional de que trata esta Lei os motoristas profissionais de veículos automotores cuja condução exija formação profissional e que exerçam a atividade mediante vínculo empregatício, nas seguintes atividades ou categorias econômicas:

I - transporte rodoviário de passageiros;

II - transporte rodoviário de cargas;

III - (VETADO);

IV - (VETADO).

Art. 2o São direitos dos motoristas profissionais, além daqueles previstos no Capítulo II do Título II e no Capítulo II do Título VIII da Constituição Federal:

I - ter acesso gratuito a programas de formação e aperfeiçoamento profissional, em cooperação com o poder público;

II - contar, por intermédio do Sistema Único de Saúde - SUS, com atendimento profilático, terapêutico e reabilitador, especialmente em relação às enfermidades que mais os acometam, consoante levantamento oficial, respeitado o disposto no art. 162 da Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei no 5.452, de 1o de maio de 1943;

III - não responder perante o empregador por prejuízo patrimonial decorrente da ação de terceiro, ressalvado o dolo ou a desídia do motorista, nesses casos mediante comprovação, no cumprimento de suas funções;

IV - receber proteção do Estado contra ações criminosas que lhes sejam dirigidas no efetivo exercício da profissão;

V - jornada de trabalho e tempo de direção controlados de maneira fidedigna pelo empregador, que poderá valer-se de anotação em diário de bordo, papeleta ou ficha de trabalho externo, nos termos do § 3º do art. 74 da Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei no 5.452, de 1o de maio de 1943, ou de meios eletrônicos idôneos instalados nos veículos, a critério do empregador.

Parágrafo único. Aos profissionais motoristas empregados referidos nesta Lei é assegurado o benefício de seguro obrigatório, custeado pelo empregador, destinado à cobertura dos riscos pessoais inerentes às suas atividades, no valor mínimo correspondente a 10 (dez) vezes o piso salarial de sua categoria ou em valor superior fixado em convenção ou acordo coletivo de trabalho.

Art. 3o O Capítulo I do Título III da Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, passa a vigorar acrescido da seguinte Seção IV-A:

“TÍTULO III

.....

CAPÍTULO I

.....

Seção IV-A

Do Serviço do Motorista Profissional

Art. 235-A. Ao serviço executado por motorista profissional aplicam-se os preceitos especiais desta Seção.

Art. 235-B. São deveres do motorista profissional:

I - estar atento às condições de segurança do veículo;

II - conduzir o veículo com perícia, prudência, zelo e com observância aos princípios de direção defensiva;

III - respeitar a legislação de trânsito e, em especial, as normas relativas ao tempo de direção e de descanso;

IV - zelar pela carga transportada e pelo veículo;

V - colocar-se à disposição dos órgãos públicos de fiscalização na via pública;

VI - (VETADO);

VII - submeter-se a teste e a programa de controle de uso de droga e de bebida alcoólica, instituído pelo empregador, com ampla ciência do empregado.

Parágrafo único. A inobservância do disposto no inciso VI e a recusa do empregado em submeter-se ao teste e ao programa de controle de uso de droga e de bebida alcoólica previstos no inciso VII serão consideradas infração disciplinar, passível de penalização nos termos da lei.

Art. 235-C. A jornada diária de trabalho do motorista profissional será a estabelecida na Constituição Federal ou mediante instrumentos de acordos ou convenção coletiva de trabalho.

§ 1º Admite-se a prorrogação da jornada de trabalho por até 2 (duas) horas extraordinárias.

§ 2º Será considerado como trabalho efetivo o tempo que o motorista estiver à disposição do empregador, excluídos os intervalos para refeição, repouso, espera e descanso.

§ 3º Será assegurado ao motorista profissional intervalo mínimo de 1 (uma) hora para refeição, além de intervalo de repouso diário de 11 (onze) horas a cada 24 (vinte e quatro) horas e descanso semanal de 35 (trinta e cinco) horas.

§ 4º As horas consideradas extraordinárias serão pagas com acréscimo estabelecido na Constituição Federal ou mediante instrumentos de acordos ou convenção coletiva de trabalho.

§ 5º À hora de trabalho noturno aplica-se o disposto no art. 73 desta Consolidação.

§ 6º O excesso de horas de trabalho realizado em um dia poderá ser compensado, pela correspondente diminuição em outro dia, se houver previsão em instrumentos de natureza coletiva, observadas as disposições previstas nesta Consolidação.

§ 7º (VETADO).

§ 8º São consideradas tempo de espera as horas que excederem à jornada normal de trabalho do motorista de transporte rodoviário de cargas que ficar aguardando para carga ou descarga do veículo no embarcador ou destinatário ou para fiscalização da mercadoria transportada em barreiras fiscais ou alfandegárias, não sendo computadas como horas extraordinárias.

§ 9º As horas relativas ao período do tempo de espera serão indenizadas com base no salário-hora normal acrescido de 30% (trinta por cento).

Art. 235-D. Nas viagens de longa distância, assim consideradas aquelas em que o motorista profissional permanece fora da base da empresa, matriz ou filial e de sua residência por mais de 24 (vinte e quatro) horas, serão observados:

I - intervalo mínimo de 30 (trinta) minutos para descanso a cada 4 (quatro) horas de tempo ininterrupto de direção, podendo ser fracionados o tempo de direção e o de intervalo de descanso, desde que não completadas as 4 (quatro) horas ininterruptas de direção;

II - intervalo mínimo de 1 (uma) hora para refeição, podendo coincidir ou não com o intervalo de descanso do inciso I;

III - repouso diário do motorista obrigatoriamente com o veículo estacionado, podendo ser feito em cabine leito do veículo ou em alojamento do empregador, do contratante do transporte, do embarcador ou do destinatário ou em hotel, ressalvada a hipótese da direção em dupla de motoristas prevista no § 6o do art. 235-E.

Art. 235-E. Ao transporte rodoviário de cargas em longa distância, além do previsto no art. 235-D, serão aplicadas regras conforme a especificidade da operação de transporte realizada.

§ 1o Nas viagens com duração superior a 1 (uma) semana, o descanso semanal será de 36 (trinta e seis) horas por semana trabalhada ou fração semanal trabalhada, e seu gozo ocorrerá no retorno do motorista à base (matriz ou filial) ou em seu domicílio, salvo se a empresa oferecer condições adequadas para o efetivo gozo do referido descanso.

§ 2o (VETADO).

§ 3o É permitido o fracionamento do descanso semanal em 30 (trinta) horas mais 6 (seis) horas a serem cumpridas na mesma semana e em continuidade de um período de repouso diário.

§ 4o O motorista fora da base da empresa que ficar com o veículo parado por tempo superior à jornada normal de trabalho fica dispensado do serviço, exceto se for exigida permanência junto ao veículo, hipótese em que o tempo excedente à jornada será considerado de espera.

§ 5o Nas viagens de longa distância e duração, nas operações de carga ou descarga e nas fiscalizações em barreiras fiscais ou aduaneira de fronteira, o tempo parado que exceder a jornada normal será computado como tempo de espera e será indenizado na forma do § 9o do art. 235-C.

§ 6o Nos casos em que o empregador adotar revezamento de motoristas trabalhando em dupla no mesmo veículo, o tempo que exceder a jornada normal de trabalho em que o motorista estiver em repouso no veículo em

movimento será considerado tempo de reserva e será remunerado na razão de 30% (trinta por cento) da hora normal.

§ 7º É garantido ao motorista que trabalha em regime de revezamento repouso diário mínimo de 6 (seis) horas consecutivas fora do veículo em alojamento externo ou, se na cabine leito, com o veículo estacionado.

§ 8º (VETADO).

§ 9º Em caso de força maior, devidamente comprovado, a duração da jornada de trabalho do motorista profissional poderá ser elevada pelo tempo necessário para sair da situação extraordinária e chegar a um local seguro ou ao seu destino.

§ 10. Não será considerado como jornada de trabalho nem ensejará o pagamento de qualquer remuneração o período em que o motorista ou o ajudante ficarem espontaneamente no veículo usufruindo do intervalo de repouso diário ou durante o gozo de seus intervalos intrajornadas.

§ 11. Nos casos em que o motorista tenha que acompanhar o veículo transportado por qualquer meio onde ele siga embarcado, e que a embarcação disponha de alojamento para gozo do intervalo de repouso diário previsto no § 3º do art. 235-C, esse tempo não será considerado como jornada de trabalho, a não ser o tempo restante, que será considerado de espera.

§ 12. Aplica-se o disposto no § 6º deste artigo ao transporte de passageiros de longa distância em regime de revezamento.

Art. 235-F. Convenção e acordo coletivo poderão prever jornada especial de 12 (doze) horas de trabalho por 36 (trinta e seis) horas de descanso para o trabalho do motorista, em razão da especificidade do transporte, de sazonalidade ou de característica que o justifique.

Art. 235-G. É proibida a remuneração do motorista em função da distância percorrida, do tempo de viagem e/ou da natureza e quantidade de produtos transportados, inclusive mediante oferta de comissão ou qualquer outro tipo de vantagem, se essa remuneração ou comissionamento comprometer a segurança rodoviária ou da coletividade ou possibilitar violação das normas da presente legislação.

Art. 235-H. Outras condições específicas de trabalho do motorista profissional, desde que não prejudiciais à saúde e à segurança do

trabalhador, incluindo jornadas especiais, remuneração, benefícios, atividades acessórias e demais elementos integrantes da relação de emprego, poderão ser previstas em convenções e acordos coletivos de trabalho, observadas as demais disposições desta Consolidação.”

Art. 4o O art. 71 da Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, passa a vigorar acrescido do seguinte § 5o:

“Art. 71.

.....
.....

§ 5o Os intervalos expressos no caput e no § 1o poderão ser fracionados quando compreendidos entre o término da primeira hora trabalhada e o início da última hora trabalhada, desde que previsto em convenção ou acordo coletivo de trabalho, ante a natureza do serviço e em virtude das condições especiais do trabalho a que são submetidos estritamente os motoristas, cobradores, fiscalização de campo e afins nos serviços de operação de veículos rodoviários, empregados no setor de transporte coletivo de passageiros, mantida a mesma remuneração e concedidos intervalos para descanso menores e fracionados ao final de cada viagem, não descontados da jornada.” (NR)

Art. 5o A Lei no 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar acrescida do seguinte Capítulo III-A:

“CAPÍTULO III-A

DA CONDUÇÃO DE VEÍCULOS POR MOTORISTAS PROFISSIONAIS

Art. 67-A. É vedado ao motorista profissional, no exercício de sua profissão e na condução de veículo mencionado no inciso II do art. 105 deste Código, dirigir por mais de 4 (quatro) horas ininterruptas.

§ 1o Será observado intervalo mínimo de 30 (trinta) minutos para descanso a cada 4 (quatro) horas ininterruptas na condução de veículo referido no caput, sendo facultado o fracionamento do tempo de direção e do intervalo de descanso, desde que não completadas 4 (quatro) horas contínuas no exercício da condução.

§ 2o Em situações excepcionais de inobservância justificada do tempo de direção estabelecido no caput e desde que não comprometa a segurança rodoviária, o tempo de direção poderá ser prorrogado por até 1 (uma) hora, de modo a permitir que o condutor, o veículo e sua carga cheguem a lugar que ofereça a segurança e o atendimento demandados.

§ 3o O condutor é obrigado a, dentro do período de 24 (vinte e quatro) horas, observar um intervalo de, no mínimo, 11 (onze) horas de descanso, podendo ser fracionado em 9 (nove) horas mais 2 (duas), no mesmo dia.

§ 4o Entende-se como tempo de direção ou de condução de veículo apenas o período em que o condutor estiver efetivamente ao volante de um veículo em curso entre a origem e o seu destino, respeitado o disposto no § 1o, sendo-lhe facultado descansar no interior do próprio veículo, desde que este seja dotado de locais apropriados para a natureza e a duração do descanso exigido.

§ 5o O condutor somente iniciará viagem com duração maior que 1 (um) dia, isto é, 24 (vinte e quatro) horas após o cumprimento integral do intervalo de descanso previsto no § 3o.

§ 6o Entende-se como início de viagem, para os fins do disposto no § 5o, a partida do condutor logo após o carregamento do veículo, considerando-se como continuação da viagem as partidas nos dias subsequentes até o destino.

§ 7o Nenhum transportador de cargas ou de passageiros, embarcador, consignatário de cargas, operador de terminais de carga, operador de transporte multimodal de cargas ou agente de cargas permitirá ou ordenará a qualquer motorista a seu serviço, ainda que subcontratado, que conduza veículo referido no caput sem a observância do disposto no § 5o.

§ 8o (VETADO).

Art 67-B. (VETADO).

Art. 67-C. O motorista profissional na condição de condutor é responsável por controlar o tempo de condução estipulado no art. 67-A, com vistas na sua estrita observância.

Parágrafo único. O condutor do veículo responderá pela não observância dos períodos de descanso estabelecidos no art. 67-A, ficando sujeito às penalidades daí decorrentes, previstas neste Código.

Art. 67-D. (VETADO).”

Art. 6o A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 145.

Parágrafo único. A participação em curso especializado previsto no inciso IV independe da observância do disposto no inciso III.” (NR)

“Art. 230.

.....

XXIII - em desacordo com as condições estabelecidas no art. 67-A, relativamente ao tempo de permanência do condutor ao volante e aos intervalos para descanso, quando se tratar de veículo de transporte de carga ou de passageiros:

Infração - grave;

Penalidade - multa;

Medida administrativa - retenção do veículo para cumprimento do tempo de descanso aplicável;

XXIV - (VETADO).” (NR)

“Art. 259.

.....
.....

§ 3o (VETADO).” (NR)

“Art. 261.

.....

§ 3o (VETADO).

§ 4o (VETADO).” (NR)

“Art. 310-A. (VETADO).”

Art. 7º (VETADO).

Art. 8º (VETADO).

Art. 9º As condições sanitárias e de conforto nos locais de espera dos motoristas de transporte de cargas em pátios do transportador de carga, embarcador, consignatário de cargas, operador de terminais de carga, operador intermodal de cargas ou agente de cargas, aduanas, portos marítimos, fluviais e secos e locais para repouso e descanso, para os motoristas de transporte de passageiros em rodoviárias, pontos de parada, de apoio, alojamentos, refeitórios das empresas ou de terceiros terão que obedecer ao disposto nas Normas Regulamentadoras do Ministério do Trabalho e Emprego, dentre outras.

Art. 10. (VETADO).

Art. 11. (VETADO).

Art. 12. (VETADO).

Brasília, 30 de abril de 2012; 191º da Independência e 124º da República.

DILMA ROUSSEFF

José Eduardo Cardozo

Guido Mantega

Paulo Sérgio Oliveira Passos

Paulo Roberto dos Santos Pinto

Miriam Belchior

Aguinaldo Ribeiro

Gilberto Carvalho

Luís Inácio Lucena Adams

SEGURANÇA DE TODOS

O trânsito tem a particularidade de envolver a todos: motoristas, pedestres, passageiros, ciclistas e motociclistas que compartilham do mesmo espaço nas ruas, avenidas e rodovias.

As consequências da exploração dos motoristas profissionais coloca em risco a vida dos próprios e de outras pessoas. Infelizmente, devido a fadiga de muitos motoristas profissionais, milhares de pessoas perdem a vida todos os anos. Portanto, a Lei 12.619/12 não é uma conquista apenas dos motoristas profissionais, particularmente dos caminhoneiros, mas de toda a sociedade.

Curiosamente, quando a lei foi publicada em 02 de maio de 2012, ela foi festejada por centenas de milhares de motoristas, principalmente empregados de empresas, mas também encontrou vozes contrárias.

Algumas bem intencionadas apesar de mal informadas, preocupadas com a própria sobrevivência. Muitos motoristas empregados estão de certa forma tão submissos à exploração, que se assustaram com a possibilidade de perder os ganhos com comissionamentos por realizarem mais entregas e fazerem viagens mais rápidas.

Paralelamente, alguns motoristas autônomos, que assumem cada vez mais viagens e horas ao volante, na corrida para pagar as despesas, o financiamento do caminhão, na busca de alguma forma de alforria, também ficaram apreensivos e exigiram o direito de trabalhar quantas horas acreditam suportar.

Nesse sentido é importante a tutela do Estado. Não cabe ao motorista profissional decidir quantas horas ele pode dirigir sem colocar em risco a segurança dos demais usuários da rodovia.

O tempo de direção contínua e tempo máximo de jornada ao volante, bem como os descansos necessários para a recuperação dos reflexos, tem que ser decidido com base em critérios médicos e científicos.

Logo que a lei foi publicada o Jornal Nacional da TV Globo fez uma matéria científica sobre a questão da fadiga do motorista profissional. Foi convidado a participar um caminhoneiro autônomo que viajou na rota São Paulo – Porto Alegre com um sensor de fadiga no pulso. O motorista foi monitorado pelos médicos e profissionais do laboratório do Instituto do Sono, na Universidade Federal de São Paulo.

Na viagem de ida o motorista viajou dentro do padrão das suas viagens normais, praticamente sem paradas para descanso e dormir. Na volta, ele seguiu as paradas previstas pela Lei 12.619/12.

Ao analisar o resultado dos exames e das informações geradas pelo sensor de fadiga, o Dr. Marco Túlio Mello, que há mais de 10 anos estuda a fadiga dos motoristas profissionais, concluiu: “ Na viagem de ida o motorista correu risco várias vezes. Na volta, em nenhum momento ele correu risco de fadiga.”

As imagens da viagem de ida, mostravam o caminhoneiro nitidamente esgotado e os gráficos do sensor apontavam isso. O próprio reporter percebeu o risco que corria e registrou as imagens do motorista praticamente cochilando.

Em 2010, dois jornalistas do jornal Zero Hora acompanharam a viagem de um caminhoneiro, dentro dos padrões que costumam dirigir, de excesso de jornada e pouco descanso, e no retorno a Porto Alegre, quase sofreu acidente grave pois o motorista cochilou.

Tanto no Brasil como estudos realizados no exterior já comprovaram que, após duas horas de direção contínua todo motorista começa a perder capacidade de reagir em situações de risco. Determinados modelos de automóvel, como o Audi, tocam um alerta para o motorista, indicando que ele já dirigiu duas horas seguidas e precisa parar. Após quatro horas de direção contínua, o motorista reduz os seus reflexos ao nível de motorista alcoolizado.

Por isso que a Lei 12.619/12 e sua aplicação deve levar em consideração estudos de entidades como: Abramet- Associação Brasileira de Medicina de Tráfego, Sociedade Brasileira do Sono,

além das pesquisas realizadas nos EUA e Europa, que foram pioneiras nesse tema e no combate a fadiga do motorista.

Ficou evidente a falta da compreensão por muitos motoristas profissionais, de que dirigir não é um direito, muito menos transportando cargas e pessoas, mas uma concessão do Estado, mediante a obediência de determinadas regras, que devem preservar a vida e direito dos demais. Conforme enfatiza a Lei 12.619/12 no seu :

Art. 1º É livre o exercício da profissão de motorista profissional, atendidas as condições e qualificações profissionais estabelecidas nesta Lei.

Esse ponto ainda não ficou claro para muitos motoristas profissionais e seus eventuais líderes. Por isso que o art.1º merece destaque e reflexão.

AS CONTRADIÇÕES DAS LIDERANÇAS DOS CAMINHONEIROS

Muitos empresários sérios, entidades de trabalhadores, motoristas empregados e autônomos perceberam que a Lei 12.619/12, além de preservar a segurança de todos, é também uma grande oportunidade para valorizar o serviço de transporte, que deve ser melhor remunerado e isso não significa necessariamente um aumento do seu custo para a sociedade, embora uma leitura rápida possa levar a essa conclusão.

Afinal, os acidentes também representam um grande custo social e econômico, sem contar o valor das vidas humanas perdidas e do drama da invalidez decorrentes de tantos acidentados. E não podemos esquecer que acidentes paralisam as rodovias, atrasando a entrega e causando prejuízos a todos.

A gravidade da situação, particularmente do autônomos, fica ainda mais evidente quando analisamos importante estudo sobre o tema da Confederação Nacional de Transportes (CNT), que congrega entidades patronais do setor de transportes de todo país.

Em 2002, pesquisa da entidade apurou a existência de 1,2 milhão de caminhoneiros autônomos no Brasil, com jornada média de 15 horas por dia.

Dos entrevistados, 51,5% informaram que trabalham entre 13 e 19 horas por dia. Apenas 9,5% trabalham 8 horas diárias. Na ocasião, 10,4% admitiram trabalhar mais de 20 horas por dia, sendo que 57% dos caminhoneiros entrevistados na pesquisa da CNT admitiram trabalhar sete dias por semana, o equivalente a 105 horas semanais - portanto, mais que o dobro do previsto na legislação brasileira como jornada semanal.

Sendo autônomos, não podem ser classificados como escravos, mas tem condição análoga à destes, com o agravante de que dormem, na maior parte do ano, dentro da boleia de um caminhão sem sequer possuírem condições adequadas de repouso. É essa a sua senzala.

Diferente do trabalhador rural explorado e escondido em propriedades no campo, os caminhoneiros ainda realizam uma tarefa de alta periculosidade, não só para eles como para terceiros. Representam, portanto, um risco ainda maior, pois a fadiga e as condições de trabalho desses profissionais contribuem decisivamente para os acidentes.

O risco que correm os demais usuários de rodovias pode ser avaliado pela quilometragem percorrida pelos caminhoneiros.

Segundo a mesma pesquisa da CNT, os caminhoneiros autônomos brasileiros rodam muito: pelo menos 66,3% dirigem mais de 5.000 quilômetros mensais. Destes, 34,1% rodam mensalmente em torno de 5.001 a 10.000 quilômetros. Outros 23,1% dirigem de 10.001 a 15.000 quilômetros, 6,5% rodam de 15.001 a 20.000 quilômetros e 2,6% rodam acima de 20.000 quilômetros todos os meses.

Apesar de serem autônomos, e teoricamente responsáveis pela sua jornada, estão realizando trabalho para terceiros. São raros os casos dos caminhoneiros que transportam carga própria.

A mesma pesquisa da CNT revelava isso, ao apurar que 53,1% dos caminhoneiros eram autônomos contratados, 33,5%, autônomos agregados a uma transportadora e 12%, agregados de outras empresas.

Comparando o volume de horas trabalhadas por dia como percentual de caminhoneiros contratados, percebe-se que a jornada de 13 a 19 horas, que 51,5% dos caminhoneiros admitiram enfrentar, é praticamente a mesma do percentual de 53% de autônomos contratados. Os agregados de transportadoras, que

representam 33,5%, estão próximo dos 29% que reconheceram trabalhar de nove a 12 horas por dia.

Essa analogia permite perceber que há uma relação direta entre a jornada de trabalho dos caminhoneiros autônomos e as empresas que os contratam. Como se não bastasse, estudos apresentados durante seminário da mesma CNT, como o intitulado "Ergonomia e Qualidade de Vida no Setor de Transportes", indicaram que o risco de acidentes aumenta após nove horas do início da jornada de trabalho. Após 12 horas de trabalho o fator risco dobra, e com 14 horas de trabalho contínuo aumenta três vezes.

Portanto, jornada acima da média de oito horas diárias, ou 44 horas semanais, como prevê a Constituição, significa risco de acidente, colocando em perigo a vida de todos, não apenas do profissional ao volante.

TENTATIVAS DE INVIABILIZAR A LEI

Apesar do inegável avanço que a lei representa, forças ocultas e algumas aparentes, também iniciaram movimentos no sentido de inviabilizá-la. Em primeiro lugar, com boatos e informações contraditórias, com claro objetivo de criar um clima de intranquilidade no meio dos motoristas profissionais.

Essa estratégia foi usada focando inicialmente motorista autônomos, articulada por pequenos grupos que dizem liderar os caminhoneiros, mas são suspeitos de representar de fato determinados grupos detentores da carga, interessados em pagar o mínimo aos caminhoneiros na hora de transportar.

Lógico que esse tipo de articulação não inclui todos os embarcadores e donos da carga, mas há grupos fortes do setor com interesse em manter o status quo que a lei extingue.

Antes mesmo de ser publicada a lei ela já servia de plataforma para ameaças de paralisação do transporte com piquetes nas rodovias. As primeiras ameaças foram capitaneadas por um movimento, de representatividade limitada e muito questionado, até por sua concepção como entidade: o MUBC - Movimento União Brasil Caminhoneiro.

A proposta de paralisação do MUBC foi rechaçada por várias entidades, sindicatos e federações, que representam legalmente autônomos e motoristas empregados.

O mais surpreendente é como uma lei que pretendia estabelecer limites de tempo de jornada para garantir a segurança dos motoristas profissionais e preservar direitos, poderia encontrar tanta resistência por parte de grupos que discursavam em nome de todos?

Em manifestos na internet e folhetos nas rodovias, as trocas de acusações deixaram claro que os representados por entidades como sindicatos, federações, eram contra paralisações e a favor da lei. Já os movimentos, sem o mesmo grau de responsabilidade legal, com escassas adesões de sindicatos, lutavam para combatê-la.

Inicialmente, a anunciada paralisação fracassou, encontrando poucas adesões, apesar da agressividade de alguns manifestantes nos piquetes montados nas rodovias.

Nos primeiros dias foram registradas algumas paralisações em trechos de rodovia principalmente do Paraná e Minas Gerais, particularmente na Rodovia Fernão Dias (São Paulo-Belo Horizonte), próximo da capital mineira, onde ocorreram retenções importantes de tráfego, pois a intimidação começou a ser usada como arma pelos manifestantes pró-paralisação. Caminhoneiros autônomos e motoristas de empresas começaram a temer pela sua segurança, do veículo e da carga.

Logo que o trecho da Fernão Dias foi liberado, por medidas mais duras das autoridades, decisões judiciais e mobilizações de várias entidades, o foco passou a ser a Rodovia Presidente Dutra. Principalmente na região de Barra Mansa, no Estado do Rio de Janeiro, onde manifestantes mais radicais tentaram várias vezes interromper o tráfego sem sucesso.

Depois de alguns dias esse grupo encontrou o terreno fértil num fim de semana, quando o efetivo da Polícia Rodoviária Federal no Rio de Janeiro, mobilizada em conseguir aumento e melhores condições de trabalho, não parecia focada em impedir a obstrução do tráfego na rodovia-chave do Brasil.

Embora as lideranças dos patrulheiros provavelmente não tenham tido essa intenção, não há dúvida que a paralisação da Dutra abria espaço para justificar aumento de efetivo e melhores condições de trabalho, e favorecendo as articulações políticas e reivindicações dos sindicatos da PRF. Essa argumentação, inclusive, foi imediatamente utilizada por representantes dos sindicatos nas entrevistas para a imprensa, com alegações de que o “serviço de inteligência” não tinha equipe suficiente para prever onde ocorreriam possíveis paralisações. Alegação questionável pois, quem conhece a região sabia que a dias estavam sendo feitas tentativas de bloquear a rodovia no mesmo ponto, pelos mesmos grupos.

Fechar o tráfego na Dutra é comum e para tanto basta um simples acidente, devido ao traçado antigo sem área de escape, como há nas rodovias modernas de São Paulo. Para impedir o tráfego na Dutra bastam alguns poucos caminhões parados de cada lado. Foi isso que ocorreu, com ameaças imediatas aos motoristas que tentassem passar o bloqueio. No Paraná um motorista morreu em função da violência dos piqueteiros porque insistiu em seguir viagem. Seu caminhão foi apedrejado e ele tombou, morrendo em função dos ferimentos. Esse tipo de notícia correu rapidamente e inibiu motoristas na Dutra que estavam preparados para trabalhar e não enfrentar situações do gênero.

Com poucos caminhões e manifestantes, o movimento pró-paralisação conseguiu paralisar a principal rodovia do País. Como se fosse um acidente, os caminhões e automóveis paravam em fila, dando a impressão de uma grande adesão ao movimento. Estavam prontas as condições para imagens de helicóptero com milhares de veículos parados, repercutindo em todo país.

O caos provocado em poucas horas no trecho, deixou famílias sem alimento e água, cargas perecíveis se deteriorando, criou um clima de tensão entre os caminhoneiros que precisavam seguir viagem e , na segunda-feira, trabalhadores dos polos industriais da região não conseguiam chegar na fábrica, praticamente diminuindo significativamente a produção.

A paralisação da Dutra elevou “o movimento” à condição de manchete da mídia, com entrevistas de seus líderes, um deles ameaçando no Jornal Nacional da TV Globo, quem tentasse seguir

viagem. A própria imprensa foi alvo de intimidações por parte dos líderes da paralisação quando ousavam registrar a truculência com que estava sendo conduzido o movimento.

Enquanto isso, as entidades que eram contra a paralisação, não conquistaram o mesmo destaque na imprensa, pois não estavam no local onde havia concentração de jornalistas e também não souberam buscar espaço para se manifestar.

Ficou a versão de um pequeno grupo como verdade, mas a maior prova de que o movimento não representava a posição da maioria dos motoristas, estava no Estado de São Paulo, onde o fluxo de caminhões e veículos em geral, estava normal, sem fechamento de nenhuma rodovia importante.

O Estado mais importante no setor de transportes de cargas não registrou nenhum transtorno sério, pois contou com a eficiência da polícia rodoviária estadual, que não permitiu qualquer manifestação nas rodovias que pudesse prejudicar a fluidez do tráfego.

Ficou evidente que, caso as autoridades tivessem nas rodovias federais do Paraná e Rio de Janeiro a mesma postura, a tentativa de paralisação provavelmente teria fracassado. Como inclusive ficou demonstrado na maioria das rodovias federais do país, onde as paralisações foram eventuais ou inexpressivas.

Mas o movimento pró-paralisação conseguiu uma repercussão maior pelo desconhecimento de boa parte da grande imprensa da realidade das estradas e falta de espaço para o contraponto das entidades que eram contrárias ao fechamento das rodovias.

E somente tomou a dimensão de paralisação nacional, que na realidade não existia, quando parou a Rodovia Presidente Dutra e, aí sim, conseguiu ampliar os pontos de paralisação para outras rodovias do país, mesmo que temporariamente.

Por outro lado a manifestação das entidades contra o movimento de paralisação foi mais contundente antes da mesma, do que quando ela de fato ocorreu.

As divergências entre os diferentes grupos eram evidentes. Enquanto o Movimento União Brasil Caminhoneiro articulava a paralisação, a CNTA - Confederação Nacional dos Transportadores Autônomos, atacava frontalmente a idéia e contava com a concordância de outras entidades que defendem os motoristas empregados, como a CNTTT- Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Terrestres.

Duas manifestações por escrito, revelam os bastidores desse combate de idéias e interesses. Vejamos primeiro o documento divulgado pelo MUBC - Movimento União Brasil Caminhoneiro, assinado apenas por seu líder e a seguir a manifestação contundente da CNTA contra o mesmo:

CONVOCAÇÃO

MANIFESTAÇÃO NACIONAL DOS TRANSPORTADORES DE CARGAS

DATA: 25/07/2012 (DIA DE SÃO CRISTÓVÃO)

HORÁRIO: A PARTIR DA ZERO HORA

O MUBC, atendendo solicitação de Sindicatos de Transporte de Cargas de várias regiões do país, por conta das profundas dificuldades atualmente enfrentadas pelos transportadores, com tendências até mesmo de inviabilizar suas atividades, convoca todo o setor a participar deste ato de agravo junto às autoridades responsáveis. Os problemas envolvem motoristas autônomos, empregados e comissionados, empresas de transporte e cooperativas de transporte de cargas, e estão concentradas basicamente em duas questões:

VALOR DO FRETE e CARTÃO FRETE.

O VALOR DO FRETE, que na maioria dos casos não cobre nem os custos de manutenção dos veículos, é vítima da adulteração feita pela ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres, no texto da Lei nº 11442/07 (direito adquirido), ao substituir a cláusula: “... ETC – Empresa de Transporte de Carga, que tenha no transporte rodoviário de cargas a sua ATIVIDADE PRINCIPAL...”, por “... ETC – Empresa de Transporte de Carga, que tenha no transporte rodoviário de carga, ATIVIDADE ECONÔMICA...”.

Essa mudança na legislação propiciou o acesso ilegal ao RNTRC da ANTT a mais de 600 mil veículos de cargas, de todas as especialidades, e provocou absurda concorrência desleal no mercado dos fretes – regido pela lei da oferta e da procura – culminando com os valores atualmente estabelecidos pelos embarcadores, aos quais o transporte rodoviário é hoje totalmente subordinado e dominado.

Vale lembrar que o BAIXO VALOR DO FRETE é a causa de todo esse submundo que atinge o setor: Baixos salários pagos aos motoristas, frota envelhecida, excesso de peso, valor absurdo de pedágio, custo do óleo diesel, jornada de trabalho, arrebite, tributação, rodovias esburacadas, acidentes, mortes e principalmente falta de respeito para com os transportadores por parte dos governos, legisladores, políticos, embarcadores de cargas.

O CARTÃO FRETE – parte integrante da Resolução nº 3.658 da ANTT, instrumento inconstitucional e arbitrário, chegou para comprometer de vez o futuro de empresas de transporte, de transportadores autônomos e de cooperativas de transporte de cargas. Notícias vindas de várias partes do Brasil dão conta da recusa de embarcadores de cargas em contratar autônomos e empresas, devido às regras do CARTÃO FRETE. Essas mesmas regras estabelecem outros verdadeiros absurdos, como por exemplo: Cooperados ou agregados de cooperativa somente poderão prestar serviços exclusivamente para as cooperativas em que estiverem vinculados, proíbe o recebimento do frete em dinheiro ou cheque, transforma a atividade no único setor brasileiro controlado com todo rigor pelo fisco tributário.

A Lei 12619/12 impõe carga horária incompatível com a atividade e o VALOR DO FRETE e define horários e quilometragens máximos, sem disponibilizar áreas de descanso nas rodovias.

Senhores, está claro que o pequeno e médio transportador vai morrer abraçado. Resta lutar pela nossa sobrevivência, sem contar com a ajuda de ninguém e exigir soluções, antes que todos morram.

É preciso que cada profissional, cada empresa, cada cooperativa, entenda a gravidade da situação e participe. Somente com a integração total é que teremos chance.

Ações que necessariamente terão de ser providenciadas, de imediato, pela ANTT:

- 1) Revogação da Resolução nº 3056/09 de 12/03/09 e suas alterações;

- 2) Revogação da Nota Técnica nº 02 de 05/03/11;
- 3) Revogação da Resolução nº 3658/11;
- 4) Cancelamento de todos os RNTRC realizados;
- 5) Revisão de todos os Postos Credenciados para continuar operando o RNTRC;
- 6) Criação de serviço de conferência e fiscalização permanente dos RNTRC realizados;
- 7) Elaboração de novas regras e normas, rigorosamente de acordo com as legislações pertinentes, em substituição às Resoluções n os 3056/09 e 3658/11;
- 8) Prorrogação da vigência da Lei nº 12619/12 por 365 dias.

O Movimento União Brasil Caminhoneiro está pronto para coordenar a manifestação, porém não vai chegar a lugar nenhum se não houver a participação de todos, sem exceção.

No próximo dia 25 de julho de 2012 – Dia de São Cristóvão, padroeiro dos motoristas, pare onde estiver, permaneça parado até a solução das questões, mantenha-se informado do andamento pelo site www.uniaobrasilcaminhoneiro.org.br e procure convencer os colegas menos informados a não rodar. O dia 25 de julho será em uma 4ª feira. O ideal é que ninguém viaje a partir do domingo, dia 22 de julho, a fim de evitar riscos de tumultos em rodovias. O MUBC terá coordenadores credenciados em todas as regiões do país.

Saudações a todos,

Nélio Botelho

MOVIMENTO UNIÃO BRASIL CAMINHONEIRO

A seguir a contundente manifestação da CNTA, com os respectivos signatários, divulgada no site da entidade no dia 23 de julho de 2012:

GREVE OU GOLPE?

A CNTA - Confederação Nacional dos Transportadores Autônomos vem através deste comunicado manifestar-se totalmente contra a paralisação do dia 25/07/2012

REALIDADE DOS FATOS

Muitas mudanças recentes estão mexendo não só com o caminhoneiro, mas com todo o setor, com a chegada da regulamentação do transporte rodoviário de cargas, tal como: Registro da ANTT, vale-pedágio, fim da carta frete, multa por excesso de peso ao embarcador, pagamento de estadias e o tempo de direção.

Sem falar no conhecimento de transporte eletrônico que está por vir.

Estas mudanças vêm para beneficiar principalmente a categoria dos autônomos, que tanto lutou para isso.

É correto afirmar que estas conquistas de reivindicações históricas da categoria ainda precisam de ajustes, até porque, muitas delas são recentes e promovem uma mudança radical em todo o setor do transporte rodoviário de cargas do Brasil.

As entidades sindicais realmente comprometidas com os interesses legítimos da categoria estão atentas a estas mudanças e aos ajustes que ainda são necessários, e estão trabalhando e cobrando sistematicamente do governo, com propostas sérias, as correções que visam melhorar de fato a vida do caminhoneiro.

O GOLPE DO DIA 25/07/2012

Esta pauta do dia 25 de julho de 2012 está sendo promovida pelo mesmo falso líder que abandonou seus companheiros na mesa de negociação na greve de 1999, indo negociar sozinho com o Governo em Brasília.

O resultado você conhece...

Agora, se aproveitando da crise internacional e da quebra da safra, que fragiliza os autônomos, ele quer, na verdade, usar a força dos caminhoneiros para atender aos interesses das empresas e de outros negócios particulares, que sempre se aproveitaram e viveram à custa da categoria, mas que hoje sofrem prejuízos por causa das nossas conquistas e as querem derrubar.

Em algum momento você foi consultado para elaboração dessa pauta? Ou ela foi feita por um único ser?

Portanto, amigo caminhoneiro, saiba que quem defender esse movimento do dia 25/07/2012 estará na verdade a serviço das empresas, pois se trata na verdade de uma “Greve Patronal”.

Querem acabar com o Registro da ANTT para que todos tenham que se recadastrar e pagar novamente por isto.

Em troca disso, servindo como instrumento das empresas, estes pretensos representantes promovem o retorno da famigerada carta frete, o fim da cobrança de estadias, do vale pedágio e do tempo de direção, tudo para beneficiar as empresas em prejuízo dos autônomos.

A PAUTA LEGÍTIMA DOS CAMINHONEIROS

Amigos caminhoneiros, temos que trabalhar é pela extinção definitiva da carta frete que nos explora; pela ampliação do vale-pedágio a custo zero; pela aplicação do direito as estadias; pela redução de impostos para que possamos competir de forma justa com as empresas; pela cota mínima garantida aos autônomos de 50% do volume de cargas a ser transportado; pela aposentadoria aos 25 anos de trabalho; pela fiscalização do Ministério Público do Trabalho nos pontos de carga e descarga, para assegurar condições adequadas aos caminhoneiros; por um projeto de segurança nas estradas; pela criação a cada 200 km de áreas de descanso com estrutura de higiene, alimentação e segurança dignas.

Esta é a pauta de reivindicação legítima da categoria que realmente trará uma melhora na condição de trabalho e de vida do caminhoneiro e é por ela que as entidades sérias vêm trabalhando.

MENSAGEM FINAL

Greve é coisa séria e deve ser utilizada como último recurso em eventual rompimento das negociações de uma pauta de reivindicações construídas coletivamente.

Vamos nos manter mobilizados em torno das entidades que representam a categoria e que defendem os nossos reais interesses.

CNTA – Confederação Nacional dos Transportadores Autônomos – (41) 3347-1422 –
cnta@cntabr.org.br;

FENACAM – Federação dos Caminhoneiros Autônomos – (41) 3347-9186 –
fenacam@fenacam.org.br

FETRABENS – Federação dos Caminhoneiros Autônomos do Estado de São Paulo –
(11) 2954-4622 – fetrabens@uol.com.br

FECONE – Federação dos Caminhoneiros Autônomos do Nordeste – (83) 3576-6891 –
fecone_@hotmail.com

CGTB – Central Geral dos Trabalhadores do Brasil – (11) 3822-1196 –
cgtb@cgtb.org.br

SINDICATOS:

PARANÁ: SINDICAM-PR, SINDICAM-CASCADEL, SINDICAM-LONDRINA,
SINDICAM-MARINGÁ, SINDICAM-PARANAGUÁ, SINDICAM-PATO BRANCO.

MINAS GERAIS: SINDICAM-MG, SINDICAM-BETIM, SINDICAM-ITAUNA,
SINDICAM-LAJINHA, SINDICAM-MONTE CARMELO, SINDICAM-TEÓFILO
OTONI

SÃO PAULO: SINDICAM-SP

GOIÁS: SINDICAM-GO

MATO GROSSO DO SUL: SINDICAM-MS, SINDICAM-DOURADOS, SINDICAM-SONORA

MATO GROSSO: SINDICAM-MT, SINDICAM-CANARÃNA, SINDICAM-SORRISO, SINDICAM-TANGARÁ DA SERRA

ESPIRITO SANTO: SINDICAM-ES

PERNAMBUCO: SINDICAM-PERNAMBUCO, SINDICAM-RECIFE, SINTRACAPE (Porto de Suape), SINDICAM-CARUARU

PARAÍBA: SINDICAM-PB, SINDICAM-CAMPINA GRANDE

ESPIRITO SANTO: SINDICAM-ES

BAHIA: SINDICAM-SALVADOR

CEARÁ: SINDICAM-CE

ALAGOAS: SINDICAM-AL

MARANHÃO: SINDICAM-MA

PARÁ: SINDICAM-PA

SERGIPE: SINDICAM-SE

RIO GRANDE DO NORTE: SINDICAM-RN

RIO GRANDE DO SUL: SINDITAC-IJUÍ

A VERSÃO DA FALTA DE PONTOS DE PARADA

A finalidade deste trabalho não é analisar as contradições entre diferentes entidades sobre o mesmo tema, mas merece destaque que a CNTTT- Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Terrestres não só estava alinhada com a CNTA na sua posição contra a paralisação, como a CNTTT sempre apoiou a Lei 12.619/12 e publicou cartilha explicando as conquistas dos trabalhadores.

http://www.cnttt.org.br/wpcontent/uploads/2012/07/CARTILHA_CNTTT_COM-RESOLU%C3%87%C3%83O41.pdf)

Meses depois da lei sancionada a CNTTT participava, juntamente com a Polícia Rodoviária Federal, Ministério do Trabalho e Ministério Público do Trabalho, de ações de fiscalização nas rodovias do país.

Além das reivindicações enfatizadas no manifesto pró-paralisação, começou a ganhar destaque a alegação de que a Lei 12.619/12 não podia ser cumprida porque não havia estacionamentos com segurança nas rodovias. Essa alegação começou a ser utilizada por vários grupos de motoristas autônomos e de empresas de transporte que não demonstraram apoio a lei.

Algumas matérias produzidas principalmente no trecho da Regis Bittencourt, rodovia que liga São Paulo a Curitiba, mostravam pátios de postos com centenas de caminhões parados a noite e a dificuldade dos que chegavam mais tarde para encontrar vaga e parar.

Como o texto original da lei previa a obrigatoriedade de concessionárias de rodovias de oferecerem locais para parada e descanso, mas foi vetado, a suposta falta de estrutura de ponto de apoio para o cumprimento da lei passou a ser um dos argumentos mais fortes utilizados contra a Lei. E a imprensa caiu nessa armadilha, sem apurar a realidade como deveria.

Era um argumento mais fácil de ser assimilado pela opinião pública do que o restante da pauta de reivindicações dos caminhoneiros.

Depois de alguns dias de transtorno causados pela paralisação, principalmente na principal ligação rodoviária do país, o Governo convocou uma mesa de negociações, considerando pré-requisito a liberação das rodovias e fim do movimento.

De imediato foi suspensa a paralisação e iniciaram as reuniões com representantes do Ministério dos Transportes, ANTT - Agência Nacional dos Transportes Terrestres, Ministério Público do Trabalho

e outras autoridades competentes e representantes dos caminhoneiros, tanto autônomos como empregados.

Logo algumas questões da pauta de reivindicações que interessavam a todos os grupos foram resolvidas com agilidade pela ANTT , Ministério dos Transportes e caminhoneiros.

Restava a questão da “falta de paradas seguras”.

A primeira colocação foi criticar o veto a obrigatoriedade das concessionárias de rodovias oferecerem áreas de descanso para os motoristas, particularmente caminhoneiros.

Ao mesmo tempo, começaram a exigir que o Governo construísse áreas de descanso nas rodovias, com segurança e serviços, como banheiros, chuveiros, salas de espera e locais para as carretas .

O segundo argumento utilizado com frequência foi que os postos de rodovia cobravam o estacionamento e somente deixavam pernoitar gratuitamente os caminhoneiros que abastecessem.

Postos de rodovia, eternos parceiros dos caminhoneiros, inclusive em outras paralisações, foram elevados a categoria de vilões, exploradores de motoristas. Esse discurso ganhava ainda mais contundência quando apareciam os jornalistas e perguntavam sobre a falta de opções de paradas.

Esse ataque frontal e oportunista ocorreu por várias razões, dentre elas, o fato dos postos de rodovia, essenciais para a logística no país, não participarem das reuniões do Ministério dos Transportes, ANTT e entidades de caminhoneiros e motoristas.

Começaram a surgir propostas e conversas de fechamento de acesso de postos que não permitissem o estacionamento dos caminhões ou não ampliassem suas áreas para esse fim.

Foi exatamente utilizando esse item da pauta, a suposta falta de pontos de parada, que os movimentos contra o limite do tempo de direção contínuo conseguiriam colocar o governo atônito. A ponto

de aprovar uma “suspensão temporária” da fiscalização da jornada dos autônomos, através do Contran, com a publicação da Resolução nº 417 de 12 de setembro de 2012, que contraria a hierarquia jurídica e de poderes. Então vejamos:

“RESOLUÇÃO Nº 417 DE 12 DE SETEMBRO DE 2012

Altera o artigo 6º da Resolução nº 405, de 12 de junho de 2012, que dispõe sobre a fiscalização do tempo de direção do motorista profissional de que trata o artigo 67-A, incluído no Código de Trânsito Brasileiro – CTB, pela Lei nº 12.619, de 30 de abril de 2012, e dá outras providências.

O CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO - CONTRAN, usando da competência que lhe confere o inciso I do artigo 12, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro - CTB, e conforme o Decreto nº 4.711, de 29 de maio de 2003, que dispõe sobre a coordenação do Sistema Nacional de Trânsito - SNT, e

CONSIDERANDO a publicação da Lei nº 12.619, de 30 de abril de 2012, que dispõe sobre o exercício da profissão de motorista profissional; altera a Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e as Leis nºs 9.503, de 23 de setembro de 1997, 10.233, de 5 de junho de 2001, 11.079, de 30 de dezembro de 2004, e 12.023, de 27 de agosto de 2009, para regular e disciplinar a jornada de trabalho e o tempo de direção do motorista profissional; e dá outras providências;

CONSIDERANDO a necessidade de redução da ocorrência de acidentes de trânsito e de vítimas fatais nas vias públicas envolvendo veículos de transporte de escolares, de passageiros e de cargas;

RESOLVE:

Art. 1º O art. 6º da Resolução CONTRAN nº 405, de 12 de junho de 2012, passa

a vigorar acrescido dos §§7º e 8º que terão a seguinte redação:

“§7º Recomenda-se que a fiscalização punitiva se dê nas vias que tenham possibilidade do cumprimento do tempo de direção e descanso, no que se refere à existência de pontos de parada que preencham os requisitos definidos no art. 9º da lei 12.619, de 30 de abril de 2012.

§8º O Ministério dos Transportes e o Ministério do Trabalho e Emprego publicarão no Diário oficial da União Portaria Interministerial, no prazo de até 180 dias, com as listas de rodovias federais abrangidas pelo §7º”. Art. 2º Fica revogado o §5º do art. 2º da Resolução CONTRAN nº 405, de 12 de junho de 2012.

Art. 3º Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação.

Julio Ferraz Arcoverde

Presidente

Jerry Adriane Dias Rodrigues

Ministério da Justiça

Guiovaldo Nunes Laport Filho

Ministério da Defesa

Rone Evaldo Barbosa

Ministério dos Transportes

Esmeraldo Malheiros Santos

Ministério da Educação

Luiz Otávio Maciel Miranda

Ministério da Saúde

José Antônio Silvério

Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovação

Rudolf de Noronha

Ministério do Meio Ambiente

Luiza Gomide de Faria Vianna

Ministério das Cidades

O Contran, órgão hierarquicamente inferior aos Ministérios da Justiça, Trabalho e Transportes, praticamente recomendava que a Lei 12.619/12 não deveria ser fiscalizada, apesar de parte do seu conteúdo ser referente a CLT - Consolidação das Leis do Trabalho onde não cabe nenhuma ingerência de um Conselho de Trânsito.

“§7º Recomenda-se que a fiscalização punitiva se dê nas vias que tenham possibilidade do cumprimento do tempo de direção e descanso, no que se refere à existência de pontos de parada que preencham os requisitos definidos no art. 9º da lei 12.619, de 30 de abril de 2012. “

Da mesma forma, ao determinar que os Ministérios dos Transportes e do Trabalho teriam 180 dias para apresentar a lista de rodovias federais onde poderia ocorrer a fiscalização, o Contran ultrapassou todos os limites de atribuição legal do órgão e ainda, sem nenhuma explicação racional, esqueceu-se das rodovias estaduais, municipais e vias urbanas, como se a Lei 12.2619/12 somente tivesse aplicação em rodovias federais.

“§8º O Ministério dos Transportes e o Ministério do Trabalho e Emprego publicarão no Diário oficial da União Portaria Interministerial, no prazo de até 180 dias, com as listas de rodovias federais abrangidas pelo §7º”. Art. 2º Fica revogado o §5º do art. 2º da Resolução CONTRAN nº 405, de 12 de junho de 2012. “

Imediatamente o Ministério do Trabalho e o Ministério Público do Trabalho deixaram claro que a lei estava em vigor e que as empresas e seus motoristas poderiam ser fiscalizados e punidos a luz da CLT.

A falta de qualquer bom senso, fez o Contran criar duas categorias de caminhoneiros:

- 1) O autônomo, que pode dirigir quantas horas desejar, sem nenhum limite diário ou semanal sem fiscalização.

2) O motorista das empresas que respeitam as normas de segurança e trabalhistas e estão sujeitos á fiscalização.

No momento que o Contran publicou a Resolução 417/12, o Movimento União Brasil Caminhoneiro, a CNTA e seus equivalentes, apesar das divergências, ficaram na mesma trincheira, ao menos nesse quesito.

Afinal, o autônomo passou a gozar de um benefício, uma espécie de passe livre para a concorrência desleal, e tornou-se um autêntico motorista sem limites, enquanto as empresas são obrigadas a respeitar a lei, para evitar o passivo trabalhista.

Paralelamente, os motoristas autônomos que perceberam na lei uma importante contribuição para a segurança e justo descanso, também enfrentam a concorrência dos seus pares que estão dispostos a assumir qualquer risco para ganhar o frete.

Naturalmente que a CNTTT, que representa os trabalhadores em transportes terrestres, percebeu que a Resolução 417/12 colocava em risco a vigência da Lei 12.619/12 e as conquistas dos motoristas profissionais.

Como consequência, Ministério do Trabalho, Ministério Público do Trabalho, Polícia Rodoviária Federal, CNTTT e outras entidades que defendem a segurança dos trabalhadores e usuários das rodovias, iniciaram uma movimentação para a aplicação da lei na íntegra e de imediato.

Principalmente quando ficou claro que várias empresas de transportes, conscientes da importância da Lei 12.619/12 para o aumento da segurança, redução dos acidentes e valorização do serviço de transportes, afirmavam estarem prontas para cumprir a lei.

Empresários de grandes transportadoras, numa postura pró-ativa tão logo a Lei 12.619/12 foi sancionada, iniciaram um processo de adequação de suas operações tendo em conta o novo cenário legal.

Deixando evidente que há muitos empresários de transporte que buscam sempre cumprir a lei e outros que preferem apostar que a “lei não pega”.

Enquanto isso, embarcadores, os donos da carga, assistiam de camarote o governo perdido tentando buscar uma solução para o problema. Justamente eles que, em grande número, remuneram mal o transporte, deixam caminhoneiros e transportadoras ociosos, em condições precárias, aguardando a carga e descarga.

Quando o Contran tentou jogar a responsabilidade para o Ministério dos Transportes e do Trabalho determinando que levantassem quais as rodovias federais dispunham de locais de parada adequados, o Movimento SOS Estradas, mantido pelo Portal www.estradas.com.br percebeu que podia dar sua contribuição, trazendo a luz alguns fatos e soluções para essas questões.

BRASIL – O PAÍS DAS PARADAS

Como o SOS Estradas estava desenvolvendo um projeto denominado Paradas de Apoio Aprovadas, iniciando uma seleção de pontos de parada de automóvel e ônibus nas rodovias brasileiras, resolvemos ampliar esse levantamento e focar, no primeiro momento, nos Pontos de Parada para caminhões.

Já tínhamos uma percepção clara, pela nossa experiência de rodovia e dos estudos que realizamos em prol da redução dos acidentes, da importância do descanso. Inclusive, em 2005 lançamos a campanha “Cansaço Mata”. Demonstrando que o cansaço e a fadiga atingem todos os motoristas - não apenas os profissionais - e responde por 20% dos acidentes e 30% das vítimas fatais nas rodovias brasileiras.

Há anos que estávamos na trincheira lutando por uma lei que estabelecesse limite de tempo de direção dos motoristas profissionais. Estávamos convictos de que somente uma lei com

esse perfil poderia contribuir para combater a fadiga nas estradas e suas nefastas e dramáticas consequências.

Com o desafio lançado, ainda que de forma irresponsável pelo Contran, resolvemos dar nossa contribuição, fazendo um levantamento que seguramente vai contribuir para que o governo e a sociedade tenham uma noção mais clara da realidade da estrada.

No primeiro momento recorreremos a Pesquisa Rodoviária da CNT – Confederação Nacional dos Transportes, que faz um detalhado levantamento das condições das rodovias brasileiras e apresenta propostas de solução para os principais problemas.

Na pesquisa de 2012, os dados são reveladores. Segundo a própria CNT foram registradas a presença de 3.103 postos de combustível ao longo de 65.273 km de rodovias federais. Portanto, média de 01 posto a cada 21km. Já considerando a soma de rodovias federais e estaduais, a pesquisa da CNT revela a existência de 4.286 postos localizados ao longo de 95.707km.

Isto perfaz média de um posto de abastecimento a cada 22km de rodovias, naturalmente, as mais importantes do país.

PESQUISA CNT	POSTOS KM		Posto/KM
REGIÃO NORTE	290	10.393	35,8
REGIÃO NORDESTE	1.216	26.739	21,9
REGIÃO SUDESTE	1.325	27.187	20,5
REGIÃO CENTRO OESTE	488	14.546	29,8
REGIÃO SUL	967	16.842	17,4
TOTAL	4.286	95.707	22,33

FONTE: SOS ESTRADAS

É óbvio que a pesquisa não faz uma avaliação dos postos como faz das rodovias. Entretanto, além dos postos de combustível são indicadas a presença de milhares de oficinas, concessionárias, borracharias, restaurantes e lanchonetes, e ainda acrescente que forem indicados esses serviços, denominados de infra-estrutura de

apoio, para auxiliar as empresas de transportes e os autônomos inclusive na identificação de locais de descanso:

“É importante destacar que a avaliação da presença de Infraestruturas de Apoio nas rodovias pesquisadas não afeta a classificação qualitativa da rodovia. Porém, esses elementos são coletados com o intuito de auxiliar o planejamento das viagens dos transportadores, em especial dos autônomos, identificando a presença de locais para descanso, suporte mecânico, alimentação, abastecimento, entre outros.”

Fica mais evidente de que a falta de postos e locais de descanso para os motoristas profissionais não é um problema nas rodovias brasileiras quando observamos que, em nenhum momento, a detalhada pesquisa da CNT faz qualquer menção a possível carência de locais para descanso nas rodovias.

No mesmo sentido, o Anuário NTC/Logística 2010/2011, no artigo de Antonio Lauro Valdívia Neto que trata do crescimento do transporte de cargas, ao citar os gargalos do possível apagão logístico, em nenhum momento menciona a falta de local para descanso dos motoristas. Enfatiza sim a falta de motoristas.

Os postos relacionados na pesquisa da CNT- Confederação Nacional dos Transportes são compatíveis com o número de postos situados em rodovia, segundo dados da Fecombustíveis - Federação Nacional do Comércio de Combustíveis e de Lubrificantes.

Segundo a Fecombustíveis existem no país 8.113 postos situados em rodovia. A própria entidade alerta que parte desses postos estão inoperantes mas o registro persiste ou possuem áreas pequenas, com pátios sem condições de oferecer estacionamento para veículos de carga de grande porte.

Já 4.286 os postos relacionados na pesquisa da CNT estão em operação e dizem respeito aos cerca de 95.000 km pesquisados que correspondem a menos da metade da malha de rodovias pavimentadas do País.

Vejamos a tabela da Fecombustíveis sobre postos situados em rodovia:

Contagem de RevUF	
Unidade da Federação	Revendedores
AC	45
AL	170
AM	74
AP	28
BA	639
CE	315
DF	19
ES	244
GO	276
MA	341
MG	851
MS	117
MT	240
PA	290
PB	133
PE	374
PI	154
PR	563
RJ	701
RN	136
RO	47
RR	28
RS	654
SC	555
SE	79
SP	978
TO	62
Total Geral	8.113

Fonte: Fecombustíveis

Esse número de postos e os 4.286 apurados pela Pesquisa da CNT, não garantem por si só estrutura de apoio para o seguro e confortável pernoite dos caminhoneiros. Entretanto, já demonstra claramente que existe uma oferta impressionante de postos de

rodovia no país, na sua maioria com pátios que permitem o atendimento dos caminhoneiros.

Outra fonte importante, a ANP-Agência Nacional do Petróleo, revela que existem 3.773 postos no País, que oferecem o diesel com baixo teor de enxofre, conhecido como S-50. Muito utilizado pelas transportadoras que utilizam frotas mais modernas que somente podem abastecer com esse combustível. Do total de postos com diesel S-50 mais de 2.500 estão situados em rodovia e são postos com melhor infraestrutura.

Com o objetivo de aprofundar o levantamento, decidimos selecionar um grupo de postos das bandeiras Ipiranga e Petrobrás, que possuem o sistema de CTF – Controle Total de Frotas, muito utilizado por transportadoras e que exige do posto e da localidade onde está situado, meios de comunicação eficientes para permitir a operação com débito eletrônico no sistema bancário do combustível consumido na bomba.

Trata-se de um sistema de controle de abastecimento automático e inteligente que registra, sem a interferência humana, a quantidade e o valor do combustível abastecido. Além disso, determina o agendamento dos pagamentos aos postos pelos bancos integrantes do sistema.

Atualmente, muitos proprietários de postos de caminhoneiros consideram essencial para sobreviver no mercado. Elegemos 576 postos de rodovia com CTF e áreas de estacionamento para pelo menos 15 carretas.

Para isso foram captadas imagens de satélite de todos eles, por meio de ferramenta do Google. Através de métodos muito simples de contagem baseadas nas carretas estacionadas, analisamos as imagens dos 576 postos e depois ligávamos para conferir a estimativa que fizemos do número de carretas que poderiam estacionar nesses locais.

A primeira constatação importante foi localizar 48 postos, visualmente com capacidade superior a 400 carretas, principalmente na regiões rurais do Centro-Oeste, Nordeste e Sudeste.

Somente nesse universo pesquisado já encontramos vagas para pelo menos 19.200 caminhões. Sem considerar que vários proprietários garantem ter capacidade para mais de 500 caminhões, e as imagens indicam isso, mas preferimos sempre multiplicar a capacidade pelo mínimo estimado.

O segundo grupo foram postos com capacidade estimada superior a 300 caminhões. Encontramos, no universo de 576 postos, pelo menos mais 35 nesta condição, oferecendo 10.500 vagas.

Outros 89 postos analisados apresentavam capacidade superior a 200 vagas, acrescentando mais 17.800 vagas.

Postos acima de 100 vagas foram 148 com pelo menos 14.800 vagas. Entre 70 e 100 vagas, foram 122 postos, que multiplicados pelo mínimo de 70 vagas garantem por baixo 8.540 vagas.

Com imagens e confirmações telefônicas, estimamos mais 83 postos com capacidade entre 40 e 70 vagas. Novamente usando o menor número como multiplicador, é possível estimar mais 3.320 vagas.

Os demais 51 postos consideramos com média de 15 vagas por posto, portanto, 765. No total geral, os 576 postos oferecem pelo menos 74.925 vagas.

Estimativa mínima de vagas para caminhões por posto

Postos	Nº de vagas	Mínimo de vagas
48	> 400 vagas	19.200
35	> 300 vagas	10.500
89	>200 vagas	17.800
148	>100 vagas	14.800
122	>70 vagas	8.540
83	>40 vagas	3.320
51	>15 vagas	765
TOTAL	576	74.925

Fonte: SOS Estradas

Naturalmente que boa parte dos 576 postos pesquisados estão entre os maiores do País, mas mesmo assim há um universo importante de postos que não tem acesso ao CTF, por questão da bandeira com que operam ou de comunicação, que são grandes postos, com expressiva capacidade de vagas para carretas.

Sem levar em consideração os mais de 8.000 postos situados em rodovia, registrados pela Fecombustíveis, mas considerando os mais de 2.500 que oferecem diesel S-50 e que operam na estrada, normalmente com estruturas maiores, podemos calcular pelos menos média de 40 vagas por posto com S-50, estimando entre 80mil e 100 mil vagas adicionais para estacionamentos de caminhões nos postos de rodovia.

Restam pelo menos 5.500 postos de rodovia e suas respectivas vagas.

Durante a pesquisa, seja através de ligações telefônicas, seja em visitas aos postos nas rodovias, procuramos identificar qual a avaliação dos empresários do setor de postos sobre a Lei 12.619/12 e como imaginam sua aplicação na plenitude pode afetar o negócio deles.

Conversamos com proprietários ou administradores de 235 dos maiores postos de rodovia do País. O apoio a lei como instrumento de redução de acidente é praticamente unânime mas ficou evidente que muitos estão extremamente preocupados em como conseguir administrar o provável aumento de demanda de vagas para estacionar.

Principalmente porque dependem de espaço para atender os seus clientes regulares, que efetivamente abastecem e consomem nos postos.

POSTOS DE RODOVIA – CORTANDO CUSTOS PARA SOBREVIVER

Tradicionalmente na imprensa e na sociedade brasileira, os donos de postos de combustível tem sua imagem mais ligada a preços abusivos do que na prestação de serviços.

Na hora dos aumentos, principalmente no passado, com os preços administrados pelo governo, os veículos de comunicação sempre focaram nos postos e o noticiário normalmente não era favorável a categoria.

Com a polêmica da Lei 12.619/12 e as acusações que começaram a ser feitas aos postos de “expulsarem” do pátio quem não abastecesse, o setor de postos de rodovia também começou a sentir a pressão da mídia.

Curiosamente, a acirrada concorrência dos postos de rodovia na luta para conquistar o caminhoneiro e a transportadora, criou consumidores mal acostumados.

Postos de rodovia, focados no mercado de cargas, sempre foram conhecidos por dar brindes aos clientes, oferecerem banho de graça, lavagem de carroceria, trocarem cheques, enfim, qualquer iniciativa que pudesse contribuir para conquistar e fidelizar os clientes.

Embora muitos desses “agrados” persistam, a situação vem mudando nos últimos anos. Com administrações cada vez mais profissionais e margens de lucro sempre menores, os postos de rodovia começaram a cortar alguns benefícios para os clientes e passaram a cobrar por determinados serviços para sobreviver.

O primeiro serviço que começou a ser cobrado por postos de rodovia foi o banho. Clientes que abastecem costumam receber uma ficha, colocada num chuveiro automático, que dá direito ao banho gratuito com água quente, mas com limite de tempo, em média 8 minutos.

Os que não são clientes pagam entre R\$ 3,00 e R\$ 10,00 conforme o posto e região. No início a cobrança do banho gerava muitas reclamações, mas os proprietários justificavam com os abusos praticados por muitos caminhoneiros e pela necessidade de atender com esse serviço o maior número de pessoas.

Nas conversas com os proprietários, ouvimos relatos de vandalismo, roubo e destruição, sem contar os relatos de como muitos caminhoneiros levavam a roupa para lavar no chuveiro na água quente, permanecendo longos períodos, enquanto os demais ficavam esperando na fila.

A cobrança, que antes encontrava resistência, hoje já foi incorporada aos custos do caminhoneiro sério.

Muitos caminhoneiros são devotos de Nsa. Aparecida e já estão habituados a pagar também por estacionamento, quando vão fazer suas preces na Basílica. O Santuário cobra R\$ 13,00 pelo estacionamento de caminhões e, nos dias de semana, também pode ser usado como área de descanso na Dutra. Afinal, tem capacidade para mais de 1.500 caminhões. É o provavelmente o maior estacionamento do país. Atende até 2.000 ônibus e 4.000 carros simultaneamente.

Ainda que a maioria dos postos não crie nenhuma restrição aos caminhoneiros para realizarem o pernoite, mesmo não sendo clientes, muitos proprietários começaram a fazer conta dos custos envolvidos na administração de dezenas de carretas paradas no seu pátio, sem abastecer.

Alguns já estão investindo em estacionamentos com cancelas para separar clientes dos não clientes mas estão analisando como rentabilizar o espaço, principalmente considerando que a venda de diesel é um negócio cada dia mais arriscado e de menor margem.



Estacionamento para 400 carretas em posto na BR-101/SC com área para ampliação de mais 1000 vagas.

COMO VIABILIZAR O AUMENTO DAS ÁREAS DE ESTACIONAMENTO E DESCANSO NAS RODOVIAS E NOS POSTOS

A questão de áreas de descanso nas rodovias é bem mais complexa. A justificativa que paralisou o governo na fiscalização da Lei 12.691/12 , no que tange ao CTB - Código de Trânsito Brasileiro, foi a de que não haveria disponibilidade suficiente de locais de estacionamento para os caminhoneiros realizarem o descanso obrigatório. Isso já provamos que não procede.

Aproveitando o veto presidencial que retirou do texto original da lei a obrigatoriedade das concessionárias de rodovias disponibilizarem áreas de descanso, os movimentos que lutam para derrubar a Lei argumentaram que o governo deveria construir essas áreas.

Em primeiro lugar, o Governo Federal poderia no máximo intervir nas rodovias federais, jamais construir áreas em rodovias estaduais ou municipais. Além disso, o Governo necessita utilizar seus recursos para outras atividades como a melhoria e manutenção das próprias rodovias, investir na segurança, saúde e educação, entre tantos outros temas urgentes da pauta brasileira.

As concessionárias de rodovias não investem nada além do que está previsto em contrato e muitas vezes são questionadas na justiça e punidas por sequer cumprirem cláusulas dos mesmos.

Naturalmente que, mediante aumento do valor do pedágio, todas estão dispostas a fazer as contas e construir, mas esse custo quem paga é toda a sociedade.

O Estado de São Paulo, que possui a melhor malha rodoviária do País, com infraestrutura de primeiro mundo, tem apenas 06 áreas de estacionamento nas rodovias, em trechos administrados por cinco concessionárias, que oferecem no total 487 vagas.

Há postos de rodovia que oferecem mais área e serviços para os caminhoneiros que todas as cinco concessionárias juntas. Sendo que quatro das seis áreas de descanso são anexas a postos de combustível.

Na rodovia Dom Pedro I (SP-65), administrada pela concessionária Rota das Bandeiras, existiam três áreas amplas de estacionamento, mas distantes de postos. Duas foram fechadas, por falta de segurança e uma área passou a ter outro tipo de uso.

Nas 14 concessionárias de rodovias federais espalhadas pelo País, não existem áreas para esse fim.

Segundo relato de proprietários de postos, o máximo que algumas concessionárias fizeram foi apresentar um projeto de estacionamento para estimular que o posto a investir na ampliação da área de descanso, naturalmente utilizando seu próprio terreno e recursos.

Outra iniciativa de concessionária de rodovia foi, no caso de abertura de novos postos, facilitar o acesso e aprovação do projeto, em troca de construção de áreas de estacionamento em que o posto não pode ter receita, apenas prestar o serviço, oferecendo segurança e conforto, mas bancando todos os custos e ainda pagando taxa mensal de acesso.

Sem perspectiva de receita, vários proprietários preferiram optar por deixar o terreno disponível para outros projetos. É importante lembrar que uma área de estacionamento cercada, pavimentada e iluminada, pode custar R\$ 5 milhões, sem contar o valor do terreno.

Já nos novos lotes de concessões de rodovias federais, como BR-116 e BR-040 que estão em curso, o governo já está incluindo a obrigação das concessionárias oferecerem pontos de paradas para os motoristas de veículos de carga.

Os vencedores dos leilões, previstos para o final de dezembro deste ano de 2012 e janeiro de 2013, deverão construir os postos já no primeiro ano de concessão. No Congresso tramitam projetos que tem o mesmo foco.

Os locais serão sugeridos pelas empresas em projeto apresentado até o terceiro mês de concessão e que será avaliado pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

Entretanto, o que não pode ser esquecido é que esses locais serão financiados através do pedágio, portanto, toda a sociedade vai pagar. Por isso não constroem as áreas hoje, afinal, quem vai pagar a conta da construção e, principalmente, manutenção? A concessionária seguramente não.

A tendência nas novas concessões é que as concessionárias procurem os postos de rodovia para realizar parcerias e aproveitar a estrutura de serviços que eles oferecem.

Como as concessionárias administram as rodovias e podem criar dificuldades operacionais para os postos, com as mais variadas

justificativas técnicas, os postos tendem a aceitar essas “parcerias”, inclusive bancando boa parte, quando não a totalidade, dos custos do projeto.

Por isso, a tendência é que as concessionárias de rodovias repassem o custo para os postos e fiquem com o lucro integral do valor do pedágio previsto para esse fim.

Nas concessões federais com contratos em vigor seria necessário alterá-los e autorizar aumento de pedágio para que sejam construídas áreas de descanso. Na prática as concessionárias de rodovias não tem interesse em administrar esses espaços, com funcionários, serviços e segurança, que não gera receita alguma. Isso explica o fechamento das áreas de descanso da Rodovia Dom Pedro I, onde havia registro de prostituição e venda de drogas por falta de segurança.

Algumas concessionárias perceberam que esta é mais uma oportunidade de lucro e iniciaram conversações com o governo, aproveitando a pressão que as autoridades estão sofrendo para resolver a questão das paradas. É o momento favorável para as concessionárias ampliarem seus ganhos e tentarem prorrogações do contrato de concessão.

Além das 14 concessionárias de rodovias federais que não possuem área de descanso, e as cinco paulistas com estacionamentos para esse fim, consultamos mais 38 concessionárias de rodovias do país, num total de 57, que admitiram não dispor de nenhuma área para descanso dos caminhoneiros. Todas informavam que o local para descansar são os postos de rodovia.

Consultando os Departamentos de Estradas de Rodagem de nove estados, fomos informados que não há nenhuma área pública prevista para descanso dos motoristas profissionais. O DER de São Paulo informou que está estudando o assunto. Já o DAER, do Rio Grande do Sul, entende que não é atribuição do poder público, já que se trata de transporte de cargas da iniciativa privada. No

Paraná a SEIL- Secretaria de Infraestrutura e Logística está preocupada com o tema, buscando alternativas com os postos de rodovia, mas não há nada concreto, o mesmo informou o DER-MG.

No geral, o argumento mais utilizado pelos dirigentes dos órgãos estaduais, foi que o princípio é o mesmo que vale para as empresas de ônibus de linhas rodoviárias. Elas ficam encarregadas de encontrar e, eventualmente, construir e administrar os pontos de parada. Cabendo ao poder concedente apenas averiguar se os locais oferecem estrutura compatível com as necessidades dos passageiros.

Essa comparação coloca em destaque uma questão: Por que o Estado tem a obrigação de construir áreas de descanso para atender o setor de transportes de cargas, que é uma atividade privada, e não teria a mesma obrigação para construir pontos de parada para os passageiros de ônibus?

A capacidade da iniciativa privada oferecer pontos de parada nas rodovias fica evidente ao analisarmos as utilizadas pelos ônibus de linhas interestaduais e intermunicipais. Há grupos que operam no Brasil com capacidade de atender mais de 200 mil pessoas/dia em 40 pontos de parada, distribuídos em cinco estados.

Somente na Dutra existem duas paradas com plataforma para receber , em área coberta, 32 e 42 ônibus simultaneamente e respectivamente. Locais que atendem, em dias de grande movimento, mais de 20 mil pessoas num único dia.

Muito mais importante que oferecer infra-estrutura de paradas para caminhoneiros nas estradas é as autoridades garantirem a segurança nas rodovias, com pavimentação, sinalização e principalmente segurança pública, combatendo inclusive o roubo de carga e de passageiros de ônibus.

A iniciativa privada tem inclusive suprido essa necessidade, pois percebendo que o governo não consegue cumprir bem essa atribuição nas rodovias, investe na contratação de escolta armada

para determinadas cargas e nas viagens de ônibus apelam para o comboio, reunindo vários veículos juntos.

Ao mesmo tempo, muitas empresas de transporte de carga não querem investir em áreas de apoio ou incluir no custo do frete o pagamento por serviços de estacionamento com segurança. Tentam jogar essa responsabilidade para os governos e o custo para os postos.

SOLUÇÃO PARA AMPLIAÇÃO DAS PARADAS NO CURTO PRAZO

Nas entrevistas com proprietários ou administradores de 235 dos maiores postos de rodovia do país, ficou evidente que há condições de atender a Lei 12.619/12 com a infra-estrutura atual e ainda ampliar as áreas de estacionamento, em alguns locais em menos de 60 dias.

Dos representantes de 235 postos apenas seis, que respondem por 19 postos de rodovia, informaram não estarem dispostos a investir, mesmo assim, a maioria alegando dificuldades financeiras e não falta de interesse na expansão.

Todos, sem exceção, reconhecem que somente vão investir caso tenham perspectiva de retorno financeiro. A simples ampliação, para atender a necessidade do usuário, está fora de questão. Ampliações da área de estacionamento podem custar, em alguns casos, R\$ 5 milhões para atender 100 carretas, sem contar o valor do terreno.

Das quase 75 mil vagas disponíveis para carretas nos 576 postos de rodovia pesquisados e mapeados via satélite, apuramos com os proprietários e prepostos que há condições de ampliar os estacionamentos, em número de vagas, em pelo menos 60% num prazo de até seis meses.

Para isso podem ser utilizados terrenos dos próprios postos, arrendados de propriedades adjacentes ou compradas áreas de vizinhos. Em alguns casos, postos com capacidade atual para 400

carretas, admitem poder ampliar o estacionamento, em terreno próprio, em mais de 1.500 vagas.

Portanto, considerando as quase 75 mil vagas estimadas nos 576 postos pesquisados, seria possível ampliar a capacidade em mais 45 mil vagas, elevando, somente nestes 576 postos, a capacidade de para cerca de 120.000 carretas.

Outro fato importante que observamos na análise das imagens geradas pelos satélites dos 576 postos, é a absoluta ociosidade das áreas durante o dia.

Na média os pátios ficam com no máximo 20% da ocupação durante o dia, com exceção da hora do almoço, quando aumenta a concentração de clientes de caminhão e automóvel, mas nada que torne impraticável a parada.

Nenhum dos 576 postos apresentam lotação durante o dia, portanto, a demanda efetiva é para o horário noturno, principalmente entre as 22h e 5h.

Dos responsáveis pelos 235 postos de rodovia entrevistados, apenas 18, que administram 35 postos, admitiram que ocorre eventual lotação do pátio a noite e caminhoneiros são obrigados a buscar outro local para efetuar sua parada.

Isso ocorre particularmente na Regis Bittencourt (BR-116), que liga São Paulo a Curitiba, em determinados dias da semana e períodos do ano. Mesmo na Regis os pátios ficam ociosos durante o dia.

Podemos considerar o trecho entre São Paulo e Curitiba o único caso grave nas rodovias brasileiras em termos de locais de parada em decorrência de vários fatores. A Regis Bittencourt é uma rodovia atípica, onde o motorista de carga perde em média 40% mais de tempo no percurso do que na Dutra, que liga o Rio a São Paulo, em extensão semelhante.

A Regis tem um traçado antigo, os postos existentes tem pouca área para expandir e sua duplicação segue a passos lentos há mais de 20 anos. Isso prejudica inclusive a construção de novos postos.

É preciso reconhecer que a Regis apresenta sérios problemas de segurança a ponto de caminhoneiros terem fechado a estrada em outubro de 2012, em protesto aos assaltos ocorridos na pista contra carreteiros que aguardavam a liberação da estrada, interrompida devido ao tombamento de uma carreta.

Uma rodovia onde, com frequência, ocorrem assaltos e roubos de carga a qualquer hora do dia, tem muito mais desafios a enfrentar que a falta de paradas.

Apesar disso, ao analisar as imagens de satélite de toda rodovia Regis Bittencourt, identificamos locais, principalmente no trecho paulista, onde podem ser construídos novos postos e áreas de estacionamento e descanso.

Entretanto, será necessário flexibilizar algumas regras quanto ao acesso dos pontos a serem construídos, inclusive com relação ao meio ambiente, porque a realidade do trecho é peculiar. Além disso, é preciso avaliar como vai ficar o fluxo na estrada após a duplicação, com a maior fluidez de tráfego.

Entretanto, em todas as rodovias, os motoristas e as empresas podem programar as viagens usando a alternativa de descanso durante o dia, pela ociosidade comprovada, e o trecho da Regis Bittencourt é um bom exemplo de onde esse princípio pode ser aplicado.

Outro ingrediente que favorece esse tipo de iniciativa é que muitas cidades estão com restrições para a chegada de carga durante o dia. Evidente que o ideal é o descanso noturno, mas desde que tomados os devidos cuidados, o descanso diurno pode ser opção em determinadas rotas.

Para viabilizar a ampliação dos estacionamentos nos postos é fundamental admitir que esse é um serviço a parte, que precisa ser cobrado para viabilizar os investimentos e permitir sua expansão rapidamente.

O ideal inclusive é que os postos entreguem a administração dos estacionamentos para outra empresa, ainda que os sócios do posto sejam os mesmos. Nesse caso, podem atender seus clientes oferecendo as vantagens de um convênio entre o posto e o estacionamento.

Quem abastece pode ter direito ao benefício, como ocorre nos shoppings de cidade, em que o cliente quando comprova consumo tem isenção do estacionamento.

Entretanto, é preciso separar os negócios, para controlar os custos e manter a lucratividade. Além do mais, quando é administrado como a mesma empresa, com frequência existe uma reação de parte da clientela, como já ocorreu com a cobrança de outros serviços.

Com o tempo os caminhoneiros e as transportadoras vão perceber que pagar para ter um estacionamento cercado, organizado, com segurança representa um custo x benefício válido e importante.

Hoje os caminhoneiros param no pátio do posto, com área cercada, segurança, iluminação, vão passar a parar num estacionamento, com controle de entrada e saída. Isso faz muita diferença para que o motorista possa realmente descansar. Atualmente, os caminhoneiros dormem, como costumam dizer: "com um olho fechado e outro aberto".

CASO CONCRETO – POSTO SAKAMOTO

Embora neste trabalho tenhamos decidido declinar o nome de postos ou redes que operam em rodovia, o caso da filial do posto Sakamoto, situado na Rodovia Presidente Dutra, em Guarulhos, sentido Rio - São Paulo, é um exemplo prático da viabilidade da cobrança de estacionamento nos pontos de parada de rodovia.

Com capacidade para no mínimo 500 carretas, com possibilidade de expansão, pavimentado e bem iluminado, com segurança 24h e mais de duas dezenas de funcionários zelando pela tranquilidade dos clientes, o Sakamoto foi pioneiro na cobrança de estacionamento.



Estacionamento do Posto Sakamoto em Guarulhos-SP na Dutra

Na primeira fase utilizou a estratégia de cobrar dos caminhoneiros que não abasteciam e dar gratuidade aos que abasteciam regularmente.

Atualmente os serviços são completamente separados. Mesmo quem é cliente do posto paga o mesmo valor dos demais pelo estacionamento. Todos os caminhoneiros tem 1h gratuita de tolerância, suficiente para tomar banho, que custa R\$3,00, fazer uma refeição e seguir viagem.

Quem precisa do estacionamento paga R\$ 0,95 por eixo nas primeiras seis horas e depois R\$ 0,35 por eixo nas demais (valores de dezembro de 2012). No estacionamento do Sakamoto nunca ocorreu roubo de carga, apesar de estar na região metropolitana de São Paulo, em área com elevado índice de criminalidade.

Da mesma forma, apesar da proximidade de São Paulo e do volume de tráfego no trecho, nunca deixou de acomodar nenhum caminhoneiro por falta de vaga. O que prova que alegar falta de local de parada, como muitos tem feito, é absolutamente improcedente.

No Sakamoto os motoristas entram no estacionamento, são filmados e as carretas registradas. Para sair do estacionamento tem que ser o mesmo motorista ou então, para ser feita troca, a empresa precisa informar ao posto quem e quando vai sair com a carreta.

Na marginal do Tietê uma empresa que opera estacionamento para 500 carretas também viabilizou seu negócio e cobra R\$ 30,00 a diária. Valor equivalente ao cobrado pela Ecopátio para caminhoneiros que aguardam para carregar e descarregar no porto de Santos.

Pelos valores mencionados nas entrevistas com os responsáveis pelos postos, a estimativa é que, para cobrir custo e gerar alguma receita, os estacionamentos dos postos de rodovia devem receber entre R\$ 15,00 e R\$ 30,00 por 11h. Muito mais barato que qualquer estacionamento urbano, em praticamente todas as cidades importantes do País. Apesar de estarmos falando de veículos com 15m ou mais.

Com estacionamentos fechados será possível abrir pequeno mas importante espaço para motoristas de automóvel, que viajam principalmente a trabalho e que também necessitam de local seguro para cochilar por algumas horas antes de seguir viagem. Naturalmente com os controles de segurança a fim de que o estacionamento não tenha seu uso desvirtuado.

A cobrança média de R\$ 20,00 no estacionamento nos postos de rodovia, por 11h de permanência, não afetaria em absoluto o valor do frete.

Para viagens acima de 600km, que podem exigir pernoite dos caminhoneiros, isso significa em torno de 1% do valor mínimo

cobrado pelo frete para essa distância. Esse valor deveria ser incluído, assim como deveria estar sendo pago o vale-pedágio, mas frequentemente não acontece por falta de fiscalização. O que cabe ao Governo fiscalizar.

O valor de R\$ 20,00 é matematicamente inexpressivo se comparamos com o valor da carga transportada, sem contar o veículo.

Portanto, é absolutamente viável o pagamento desse valor como diária/estacionamento em qualquer frete rodoviário.

CONDIÇÕES DOS POSTOS PARA CUMPRIMENTO DA LEI 12.619/12

Há uma aspecto da lei muito peculiar, que tem sido pouco analisado, embora o Contran tenha tentado transferir a responsabilidade para o Ministério do Trabalho, que são as condições dos locais onde os caminhoneiros descansam.

Observemos o que diz a lei:

Art. 9º As condições sanitárias e de conforto nos locais de espera dos motoristas de transporte de cargas em pátios do transportador de carga, embarcador, consignatário de cargas, operador de terminais de carga, operador intermodal de cargas ou agente de cargas, aduanas, portos marítimos, fluviais e secos e locais para repouso e descanso, para os motoristas de transporte de passageiros em rodoviárias, pontos de parada, de apoio, alojamentos, refeitórios das empresas ou de terceiros terão que obedecer ao disposto nas Normas Regulamentadoras do Ministério do Trabalho e Emprego, dentre outras.

Ora, basta visitar os postos de rodovia do país para constatar que as condições oferecidas nos postos são muito superiores a média das condições que encontram nos demais locais citados pela lei. No caso dos pontos de parada de ônibus, muitos oferecem condições e sanitários superiores a todos os aeroportos do País.



Banheiros luxuosos



Área de alimentação confortável



Projetos de primeiro mundos nas regiões mais afastadas do país

Portanto, ao contrário do foco do Contran, que foram os postos de rodovia, o Governo e autoridades trabalhistas, sanitárias, ambientais, deveriam fiscalizar os demais com no mínimo o mesmo rigor que fiscalizam os postos.

É preciso lembrar que os postos de rodovia são locais abertos ao público, sujeito a fiscalização de todos os órgãos, que não precisam sequer anunciar a chegada. Inclusive os meios de comunicação tem acesso fácil o que permite expor qualquer irregularidade.

Nos postos passam todos os tipos de pessoas, que ocupam as mais variadas funções no setor público e privado. Portanto, há uma eterna vigilância, o que mantém os proprietários mais focados no

respeito a lei, embora existam as exceções de praxe, como em qualquer segmento.

O mesmo tipo de presença da autoridade não existe nos demais locais mencionados pela lei. Com frequência caminhoneiros e transportadoras denunciam condições precárias, longos tempo de espera na carga e descarga, falta de respeito as normas básicas. Nem por isso as autoridades, em qualquer esfera, costumam dar atenção as reclamações.

Nesses locais, especialmente quanto a operação de carga e descarga, as condições além de precárias não permitem que o motorista consiga descansar e relaxar, como pode fazer na parada.

Inclusive a exploração dos motoristas profissionais tem início exatamente onde ocorre o carregamento, pois é onde ele está mais fragilizado na sua capacidade de negociar e exigir seus direitos.

Caminhoneiros relatam que no embarque da carga é que mais sofrem pois vão negociar o valor do frete e a presença de tantos carreteiros ávidos por transportar, é um estímulo para que aceitem as condições desumanas impostas com frequência por embarcadores mal intencionados.

É nesse momento que são negociadas as entregas em prazo recorde que frequentemente obrigam o motorista a trabalhar em excesso de jornada e dirigir acima da velocidade permitida.

Pelo que observamos é preciso que as autoridades dediquem maior tempo a fiscalizar esses locais, o que vai contribuir para aumentar o uso da frota existente no País, reduzir acidentes e os custos da economia. A frota parada esperando para carregar representa prejuízo.

Já está na hora do Brasil ter um transporte socialmente responsável. Há muitas empresas que ostentam certificados de qualidade, de respeito ao meio ambiente, premiações pelos benefícios que oferecem aos seus funcionários, mas que na hora de contratar o transporte não tem nenhuma preocupação com as condições do ser humano que vai realizar a tarefa. Como se o caminhoneiro fosse um

ser humano de segunda classe, quando na realidade é chave para o desenvolvimento do País.

CONCORRÊNCIA DESLEAL COMPROMETE O FUTURO DOS POSTOS E DAS PARADAS PARA CAMINHONEIROS NAS RODOVIAS

Nas entrevistas com representantes de 235 postos, o que mais chamou nossa atenção, quando questionávamos sobre como os governos poderiam contribuir para a ampliação dos postos e dos seus investimentos, foi a unanimidade de uma resposta: Todos pediam mais fiscalização. Não importa a região do País em que estivessem.

Naturalmente apresentavam outras propostas mas essa solicitação de tantos proprietários, em regiões e estados tão distintos, aguçou nossa curiosidade. Afinal, não é frequente ouvirmos empresários pedindo fiscalização.

A principal justificativa para esse pedido, como já esclarecemos anteriormente, é fácil de compreender. Habitados a serem fiscalizados e estarem na linha de tiro da mídia e do consumidor, os proprietários de postos estão cada vez mais organizados e regularizados, porque os estabelecimentos são abertos e qualquer um pode denunciar eventuais irregularidades.

Com a chegada de novas gerações na administração, novos métodos de trabalho são implantados, a tecnologia é cada vez mais utilizada e a cultura de que andar certo custa menos e dá menos dor de cabeça está se impondo.

Claro que não é exclusividade dos postos este novo padrão de comportamento, mas o fato da atividade deixar os proprietários tão expostos, contribuiu para esse zelo maior pelo respeito as regras.

No Estado de São Paulo, a operação De Olho na Bomba, fecha postos por qualquer desconformidade, mesmo que não haja má fé e seja um acidente.

Pelo inusitado da demanda, procuramos entender melhor a origem do desejo por mais fiscalização. Um proprietário de posto na BR-101

em Santa Catarina esclareceu: “Só queremos que exijam dos outros o mesmo que cobram de nós”.

Ao longo dos últimos anos os postos de rodovia vem perdendo mercado para as próprias distribuidoras. Isso porque gigantes do petróleo e da distribuição estão cada vez mais agressivos, batendo a porta das transportadoras e oferecendo a instalação de tanques na garagem, são os chamados PAs (Ponto de Abastecimento) para atender a própria frota.

O tanque instalado na empresa aumenta a fidelidade na marca e garante contratos de consumo, o que interessa as distribuidoras.

O combustível, segundo inúmeros proprietários de postos alegam, é vendido mais barato do que as distribuidoras fornecem para os postos da própria bandeira. Sendo que a transportadora não tem que arcar com todos os custos que um posto precisa suportar para vender combustível. Funcionários, iluminação, pavimentação, manutenção, sem falar no investimento ambiental para regularizar um posto.

Nesse sentido vem a primeira contradição. A legislação brasileira permite que um tanque de até 15m³ de combustível seja instalado sem licença ambiental.

Como se não bastasse a concorrência das distribuidoras vendendo para transportadoras por preços mais baixos, os postos sofrem ainda com a venda de combustível à terceiros realizadas por algumas das empresas que tem o PAs. Isso porque alguns vendem mais que postos de combustível, fornecendo para os agregados e qualquer interessado.

Levam a vantagem do preço mais baixo e ainda se creditam do ICMS, pois aparece para a Fazenda como despesa. A situação é tão despropositada que entre 2000 e 2010, enquanto a venda de combustível pelos revendedores cresceu 15,42% em litros de diesel comercializado, a venda das distribuidoras para os “grandes” consumidores aumentou 85,71%.

A situação é tão absurda que a ANP - Agência Nacional do Petróleo informava, no início de 2011, a existência de 5.590 PAs no Brasil.

Enquanto isso, as entidades do setor de combustível estimavam em mais de 100 mil.

Essa concorrência com venda direta ao cliente dos postos ocorre também através dos TRRs – Transportador Revendedor Retalhista, cujo crescimento médio de venda tem sido o dobro dos postos revendedores de rodovia.

Caso os números da ANP fossem confiáveis a média de venda dos PAs para os consumidores finais seria em torno de 2,8 milhões de litros de diesel contra 727 mil litros de venda média dos postos.

Enquanto percorríamos algumas rodovias visitando os proprietários começamos a identificar tanques instalados em pequenas indústrias, serralherias, comércios, transportadoras, inclusive em condomínios, embaixo de prédios, visivelmente fora dos padrões ambientais e com sérios sinais de risco de consequências mais graves.

O nível de abuso é tamanho que é possível ver pessoas sem a menor qualificação, preparo e equipamentos de segurança, abastecendo veículos próprios e de terceiros.

Numa feira de postos de combustível que ocorreu este ano de 2012 no Rio de Janeiro, o representante da entidade do Paraná fez uma exposição mostrando dezenas de imagens de vendas de combustível até com bombas saindo do interior de pequenos mercados.

Segundo informou, existem 2.800 postos no Paraná e 10 mil PAs. Fica evidente que as autoridades de várias esferas tem sido omissas e o mesmo relato é possível ouvir de proprietários de postos em vários estados.

Os números indicam que a participação dos postos na venda de diesel no varejo vem diminuindo. Em 2000 representavam 59% do total, em 2010 a participação dos revendedores já tinha caído para 52%.

Na verdade as distribuidoras de petróleo não tem sido tão parceiras dos postos como imaginam os leigos. A Petrobrás, há alguns anos, criou um projeto denominado CAIS, cuja expansão foi interrompida, devido as pressões e protestos dos revendedores.

O foco era criar uma espécie de cooperativa e garagem compartilhada, em que várias transportadoras podiam usar essas áreas fechadas, tinham sala para a empresa, estacionamento e alguma infra-estrutura (banheiro, chuveiros, restaurante) mediante contratos de consumo mensal.

Em matéria publicada pelo www.estradas.com.br , as transportadoras que aderiram ao sistema, reconheciam que estavam deixando de abastecer nos postos de rodovia e economizando entre 15% e 20% por litro de diesel.

Quando a reportagem visitou o local constatou ainda que a infra-estrutura em termos de banheiros, chuveiros e restaurante, lanchonete eram bem inferiores aos grandes postos de rodovia.

Periódicamente a Petrobrás, embora evite assumir que comanda os CAIS, tenta ressucitar a idéia e ampliar o número de unidades.

Como se não bastasse aos postos perder clientes para os PAs instalados pelas próprias distribuidoras nos seus clientes, sofrerem a concorrência de alguns TRRs mais agressivos e desleais, os postos de rodovia também passaram a enfrentar a concorrência dos caminhões com grande autonomia.

A Resolução 181/2005 do Contran, no art. 2º § 2º autoriza capacidade nos tanques de até 1.200 litros de combustível.

§ 2º. A capacidade total dos tanques de combustível dos veículos automotores fica limitada ao máximo de 1.200 (um mil e duzentos) litros.

Com essa quantidade de combustível muitas carretas podem trafegar mais de 2.000 km sem abastecer, numa viagem que vai exigir ao menos dois pernoites. Portanto, é possível fazer a viagem Rio - Curitiba, São Paulo –Florianópolis, ida e volta sem abastecer.

Contraditoriamente muitas transportadoras ainda querem dos postos os mesmos serviços e privilégios que tinham quando eram clientes e abasteciam. É natural que o posto não dê as mesmas regalias para quem não é mais cliente. Por isso, precisa viabilizar novas receitas como cobrar pelo estacionamento nas paradas a fim de sobreviver.

O fato do pátio do posto ser aberto ao público, não significa que veículos possam permanecer estacionados por horas, enquanto os clientes do posto ficam sem estacionamento. Quanto mais carretas, que cada dia tem dimensões maiores.

Esse é outro aspecto importante, pois menos caminhões ocupam muito mais área de estacionamento que no passado, consomem menos e tem maior autonomia para viajar percursos cada vez mais longos sem abastecer.

Qualquer pessoa entende a lógica dos postos. Estão vendendo menos, para empresas e motoristas que usam mais espaço e ainda querem serviços gratuitos, sem praticamente consumo. Não há atividade comercial que sobreviva situação.

Várias transportadoras e caminhoneiros informam aos postos que não vão mais poder abastecer porque passaram a atender determinada empresa que possui um PA e que parte do frete será pago em combustível, o que é ilegal.

É o uso dos PAs, que deveriam ser para abastecer a própria frota, sendo totalmente desvirtuado. Apesar disso ser frequente e facilmente identificado, a ANP não fiscaliza de fato os PAs. Na mesma feira de postos questionamos o representante da ANP sobre isso e ele não sabia dizer quantos PAs tinham sido fiscalizados pela Agência, muito menos quantos existem no País.

Checamos o site da ANP e verificamos 200 notícias que a Agência veiculou ao longo de mais de dois anos. Não há uma única notícia sobre fiscalização de PAs ou TRRs, mas nas primeiras 50 tem seis notícias sobre fiscalização dos postos.

É muito importante que exista fiscalização nos postos por parte da Agência mas não é possível focar apenas no segmento revendedor e deixar de lado um iceberg como os PAs e dos TRRs, cujo tamanho do problema é várias vezes maior do que aparenta.

Lógico que fiscalizar PA não dá mídia, mas o papel da ANP não deve ser a busca da aprovação da opinião pública e sim a garantir que o setor se mantenha saudável, com concorrência justa.

A frequente alegação de que faltam fiscais não pode ser aceita. É desculpa antiga que já usavam antes da existência das Agências Reguladoras. O problema é que, ao permitir o crescimento descontrolado de PAs, a própria ANP alimenta um monstro que ela tem cada dia mais dificuldade de controlar. O que é inaceitável é a ANP afirmar que tem cerca de 6.000 PAs, quando o número é quase duas dezenas de vezes maior.

Naturalmente que existem muitos PAs e TRRs trabalhando regularmente, seguindo todas as normas, nas diferentes esferas legais, entretanto, todos segmentos precisam ser fiscalizados regularmente como qualquer atividade.

Inclusive para protegê-los da concorrência desleal, principalmente quando o foco é contribuir para manter o mercado operando dentro da legalidade e num ambiente de concorrência leal.

A responsabilidade de fiscalizar não é exclusiva da ANP, mas também de órgãos ambientais, que estão omissos ou totalmente desinformados.

O Ministério do Trabalho também precisa ampliar sua atuação neste setor, para garantir aos funcionários que fazem o papel de frentista, as mesmas condições de saúde e segurança que do funcionário do posto.

Sem contar o aspecto fiscal, que deve estimular as secretarias de fazenda a atuarem, pois muitas empresas estão registrando como despesa, consumo de combustível que não é próprio, causando prejuízo ao erário público.

Por fim, as distribuidoras tem que ser monitoradas, pois elas estão, muita vezes, criando uma concorrência desleal e danosa para todo sistema. Já ficou demonstrado no passado que as distribuidoras costumam ter muito mais compromisso com o lucro rápido do que fortalecer seus revendedores e parcerias.

Todas essas questões são importantes, porque é preciso entender o papel social dos postos de rodovia, não apenas para o cumprimento da Lei 12.619/12 mas também como geradores de empregos, principalmente no interior do Brasil.

Muitas cidades do interior do País surgiram em torno de postos de rodovia. Para vários municípios, inclusive cidades no eixo Rio-São Paulo, para não citarmos regiões mais distantes, o maior empregador da cidade é o posto.

Há postos de rodovia, que empregam, entre posto, serviços, restaurante, lanchonete, mais de 250 funcionários. Principalmente quando atendem também passageiros de ônibus.

Nos 576 postos que analisamos, a estimativa é de que neste locais trabalham pelos menos 20 mil pessoas. Portanto, são pólos de desenvolvimento e empregam majoritariamente mão de obra pouco qualificada, que no interior precisa de oportunidade de trabalho.

MECANISMOS DE ESTÍMULO PARA AMPLIAR AS ÁREAS DE ESTACIONAMENTO DOS PONTOS DE PARADA

Temos que partir da premissa que os pontos de rodovia são essenciais para a logística do Brasil, particularmente na aplicação da Lei 12.619/12.

Portanto, os Governos, através dos órgãos responsáveis por rodovia, devem iniciar um processo de simplificação e agilização na aprovação de projetos de expansão desses empreendimentos.

Ao mesmo tempo isentá-los de taxas de acesso, pois prestam um serviço de utilidade pública. No caso das concessionárias de rodovias existem várias que já cobram taxas mensais de acesso aos postos, ou pretendem fazê-lo.

Há postos que comprovaram pagar R\$ 5.000,00 mensais, e há relato de até R\$ 11.000,00 por mês. Não há justificativa para rendas adicionais das concessionárias de rodovias que comprometam a sobrevivência de empreendimentos que são fundamentais para os usuários e que resolvem questões operacionais das rodovias.

Quando um veículo tem pane elétrica ou mecânica, o compromisso da concessionária é guinchá-lo até o primeiro posto. Os veículos ficam ocupando um espaço no estacionamento, por vezes por dias, sem que o posto receba nada do usuário ou da concessionária.

Paralelamente, é preciso criar mecanismos de financiamento através do BNDES e outras instituições, que viabilizem mais investimentos e ampliações dos postos de rodovia. A própria arrecadação da CIDE poderia ser utilizada para viabilizar melhorias e ampliações dos postos de rodovia.

CONCLUSÃO

Conforme ficou demonstrado neste trabalho, existe no Brasil infraestrutura de pontos de parada nos postos de rodovia para fazer cumprir na sua plenitude a Lei 12.619/12 , tão importante para a redução de acidentes no Brasil.

Naturalmente que as condições das paradas existentes podem e devem melhorar, mas muitos dos grandes postos de parada que existem no Brasil estão no mesmo nível ou são superiores aos existentes na Europa e EUA. As condições de segurança são compatíveis com a realidade das rodovias brasileiras.

Afinal, não podemos exigir que os postos ofereçam áreas de descanso com mais segurança do que as autoridades oferecem nas rodovias. Na prática, é mais seguro parar nos pontos de rodovia que circular nas estradas brasileiras.

Portanto, não há nenhuma justificativa legal para protelar a aplicação da Lei 12.619/12 a luz do CTB, inclusive porque vidas estão em jogo nas nossas rodovias.

Para realizar uma fiscalização justa e eficiente, basta os policiais rodoviários realizarem operações poucos quilômetros a frente de postos que comprovadamente tenham vaga no estacionamento. De maneira que o motorista não possa alegar falta de local para descanso na hora da fiscalização.

Durante o dia, a ociosidade dos postos permite que a fiscalização seja rigorosa e não haja nenhuma tolerância, pois não faltam opções de parada.

A frequente alegação de que a obrigatoriedade do descanso dos motoristas vai comprometer o transporte de cargas no País, não procede.

Primeiro, porque existem milhares de empresas e motoristas, autônomos e empregados, dispostos a cumprir a lei. Inclusive as empresas sérias já estão seguindo as determinações da nova legislação.

Segundo lugar, é o mesmo argumento que já foi utilizado para justificar o excesso de carga, ou seja, caso as balanças sejam instaladas em todas as rodovias importantes e o excesso de peso fiscalizado com rigor necessário, o setor do transporte de cargas seria "inviabilizado". Excesso de carga para garantir a sobrevivência não pode ser aceito, assim como excesso de jornada e horas ao volante.

Ao mesmo tempo os Governos, através das suas diversas esferas, precisam combater todas as atividades irregulares que comprometem o transporte, meio ambiente, a segurança e, no caso da aplicação da Lei 12.619/12, até sobrevivência dos postos de rodovia. Não se trata de perseguir nenhum setor mas tratar todos da mesma forma.

É fundamental monitorar, com o máximo rigor, os locais onde ocorre a carga e descarga. Como já alertou o Ministério Público do Trabalho, é nos embarcadores que estão muitos dos "senhores de escravos" e seus capatazes, que escravizam caminhoneiros e levam a quebra transportadoras.

Fazendo cumprir a lei, fiscalizando com o mesmo rigor a todos, os Governos federal, estaduais e municipais, cumprem seu papel e estimulam investimentos, geração de empregos, sem contar os benefícios econômicos e humanos decorrentes da redução de acidentes.

É preciso também utilizar todos os instrumentos de financiamento e apoio que possam estimular investimentos nos postos de rodovia e na criação de serviços que possam atender as necessidades da nova lei. Inclusive estacionamentos em áreas urbanas, onde isso for possível, como já existem em São Paulo.

É preciso convocar também a indústria automobilística, e nesse aspecto o Contran pode e deve atuar, para que tenhamos caminhões com cabines compatíveis com a necessidade dos motoristas que pernoitam dentro do veículo. O espaço da maioria das cabines dos caminhões brasileiros, devido as normas vigentes, não permite a nenhum ser humano ter o justo descanso.

A sociedade, motoristas profissionais e empresas, precisam mudar a cultura e entender que não é possível oferecer serviço de qualidade sem receita. Pagando pelos estacionamentos terão segurança, que garante a todos tranquilidade na viagem e no transporte.

Os caminhoneiros autônomos e demais motoristas profissionais, devem estar cientes que a carteira de motorista profissional não é um direito mas uma concessão do Estado mediante cumprimento das normas. Da mesma forma o registro como transportador está vinculado ao respeito as leis.

E não cabe ao indivíduo decidir quantas horas pode dirigir sem parar, quem está capacitado para definir isso são os médicos, através de estudos científicos. Baseado nessa orientação, cabe ao Estado a tutela do bem maior: a vida.

Por fim, precisamos entender que a Lei 12.619/12 é fundamental para que o Brasil liberte da "escravidão sobre rodas" centenas de milhares de brasileiros. E que essa lei é abençoada e merece apoio de todos, pois vai garantir maior segurança, menos acidentes, mortos e feridos nas nossas estradas, proporcionando inclusive benefícios econômicos.

Não podemos adiar mais sua aplicação. Não temos dúvida de que a Lei já está provocando uma mudança na logística, mas ninguém, nenhuma entidade ou associação de caminhoneiros, de empresas de transportes, embarcadores, pode alegar ter sido surpreendido com os limites de tempo de direção e jornada impostos pela nova lei.

A Lei 12.619/12 não surgiu em 2012, ela tramitou, em suas várias versões, por 16 anos. Com amplo espaço para debate.

Não aplicar a Lei 12.619/12 é atender aos que apostam que leis não pegam, por isso não cumprem. As autoridades que não cumprirem seu papel legal, por omissão ou negligência, estão assumindo a responsabilidade pelas mortes que acontecem nas rodovias brasileiras.

Ao contrário do que muitos argumentam, essa lei não vai aumentar o custo Brasil, ela fará justamente o inverso. Com menos acidentes o tráfego flui, a carga chega antes, a empresa trabalha mais, o

caminhoneiro tem mais serviço, os postos empregam mais, os hospitais ficam com leitos disponíveis, tudo funciona melhor.

Como enfatiza o dito popular: "A vida não tem preço!"

E precisamos pagar tão pouco para preservá-la.

Fim

Bibliografia

Pesquisa Rodoviária CNT – 2012

Anuário NTC Logística – 2010/2011

Acidentes Não Acontecem – Rodolfo A. Rizzotto – Funenseg – 2012

Morte no Trânsito – Uma tragédia rodoviária – SOS Estradas – 2005

Acidentes de Trânsito nas Rodovias Federais – CEFTRU/UNB 2002

7º Congresso Intermodal dos Transportadores de Cargas – Salvador – Bahia – 2006

Pesquisa de Autônomos – CNT – 2002

Impactos sociais e econômicos dos acidentes de trânsito nas rodovias brasileiras – Ipea/Denatran/ 2006

Acidentes com veículos de cargas; uma análise sobre acidentes com caminhões nas rodovias federais nos anos de 2004 e 2007 – José Nivaldino Rodrigues

Diagnóstico e Diretrizes Estratégicas para o Gerenciamento de Riscos de Acidentes no Transporte Rodoviário de Cargas .
Coordenação Dárcio Centoducato – Pamcary – Brasília – 2006

World Health Organization Geneva – World report on road traffic injury prevention. WHO – 2004

Revista Combustíveis e Conveniências da Fecombustíveis – vários exemplares

Portal Estradas.com.br – várias matérias

