

Lei do motorista

Crise continua no setor produtivo

*Valdir Colatto**

Santa Catarina 1/8/2012 - O setor de transporte rodoviário de cargas viveu nos últimos dias o enfretamento de uma crise que afetou as cadeias produtivas para as quais presta serviço, como a da agropecuária. Ao sancionar a Lei 12.619/2012, que dispõe sobre a profissão de motorista do transporte rodoviário de cargas e de passageiros e entrou em vigor em 17 de junho, a presidenta Dilma Rousseff transferiu para os transportadores um custo adicional de, no mínimo, 30% em suas operações. Esse aumento será repassado, no curto prazo, aos contratantes desse serviço, que, por sua vez, deverão estendê-lo aos consumidores, contaminando toda a economia.

O texto altera a Consolidação das Leis do Trabalho e outras leis para regular a jornada diária de trabalho (oito horas mais duas extras) e o tempo de direção do motorista profissional. A lei estabelece os períodos de descanso durante viagens longas – aquelas nas quais o motorista profissional permanece fora da base da empresa por mais de 24 horas. Nessas viagens, a cada quatro horas ininterruptas de direção haverá um descanso extraordinário de 30 minutos. O tempo de direção e de descanso pode ser fracionado (uma parada de 15 minutos a cada duas horas, por exemplo), mas o motorista, salvo casos excepcionais, não pode permanecer mais de quatro horas dirigindo.

Além disso, a nova lei fixa o pagamento de verba indenizatória pelo tempo de espera. Isso significa que em alguns casos, quando o caminhoneiro exceder as horas de sua jornada de trabalho aguardando a carga ou descarga do veículo no embarcador ou destinatário ou para fiscalização da mercadoria transportada em barreiras fiscais ou alfandegárias, o empregador terá de pagar por essas horas. A indenização do tempo de espera se dará na base do salário-hora acrescido de 30%.

As alterações na legislação que dispõe sobre a profissão de motorista de transporte rodoviário de carga tem reflexos no prazo de deslocamento da produção do setor agropecuário para o seu destino, seja para o mercado interno ou para embarques internacionais em portos e aeroportos. Hoje, por exemplo, uma viagem de Chapecó a Curitiba leva, em média, 19,5 horas. Com o

novo processo, levará 25 horas. De Chapecó a São Paulo, a viagem dura 24 horas e agora passará para 48 horas. Para Recife, o tempo de viagem é de 4,5 dias e passará para 9,2 dias.

As mudanças da Lei 12.619/2012 obrigam as transportadoras de cargas e as agroindústrias e cooperativas agrícolas que fazem o transporte direto de sua produção a contratar mais motoristas. Uma cooperativa do setor agropecuário de Santa Catarina já fez projeções sobre suas necessidades de mão de obra para o transporte e concluiu que precisará contratar mais 243 motoristas, o que aumentará as despesas de sua folha de pagamento, com salários e encargos. Isso vai elevar ainda mais o custo Brasil e terá impacto nos índices da inflação, justamente em um momento de crise internacional, quando o país necessita ter maior competitividade para enfrentar a concorrência internacional.

É evidente que faltou maior diálogo do governo com Congresso em relação ao texto da Lei 12.619/2012. Isso ficou evidente quando apresentei ao ministro da Agricultura, Mendes Ribeiro Filho, projeções de cooperativas agrícolas do Sul do país sobre a elevação de custos com transporte rodoviário de cargas. O ministro se mostrou surpreso ao ver as estimativas das cooperativas. Não somos contra garantir melhores condições de trabalho aos motoristas profissionais, mas entendemos que o texto necessitava de uma discussão mais aprofundada para que fossem apresentadas alternativas a esse elevado aumento de custos.

Aliás, chama a atenção o fato de o governo ter vetado, no texto original, a obrigatoriedade de construção de postos de descanso no Brasil inteiro para os motoristas. A impressão é que isso não é importante para o governo, embora ele próprio tenha estabelecido períodos para descanso. Parece que o Planalto sancionou a lei pensando mais um jogar para a torcida, ignorando a elevação dos custos do setor de transporte rodoviário de cargas, que resultarão em aumentos dos preços dos alimentos e vão tirar comprometer a competitividade internacional dos nossos produtos agropecuários.

**Deputado federal (PMDB/SC) e vice-presidente da Frente Parlamentar da Suinocultura (FPS)*

