

Siga bem, caminhoneiro



JOSÉ VICENTE
CAIXETA FILHO

A nova lei 12.619 que regulamentou o tempo de direção e a jornada de trabalho dos motoristas cria uma série de expectativas tanto para embarcadores quanto para empresas transportadoras. Tal lei, de 30 de abril de 2012, determina que o motorista profissional trabalhe no máximo dez horas diárias ao volante e descanse 30 minutos a cada quatro horas. A lei também determina que o tempo de descanso à noite deva ser de 11 horas.

Não conformados com essas novidades, caminhoneiros realizaram diversas manifestações e paralisações ao longo dos últimos dias, chegando a bloquear 20 pontos simultaneamente nas rodovias do Sul e Sudeste do país.

A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e o Ministério dos Transportes receberam nesta semana os re-

presentantes dos transportadores autônomos em Brasília para negociar o fim dessas paralisações dos caminhoneiros, tendo sido prorrogado por 30 dias o prazo educativo para a fiscaliza-

ção do tempo de direção e da jornada de trabalho dos motoristas. A ANTT também confirmou que passará a exigir o Código de Identificação da Operação de Transporte (Ciot) das empresas

de transporte, medida que tomou para equilibrar o setor e não exigir o procedimento somente dos caminhoneiros autônomos.

As consequências de curto prazo para o setor podem envolver tanto o aumento do tempo de transporte, o qual pode representar uma elevação de até quatro vezes do tempo atual, além da alta dos preços de fretes, decorrente dos ajustes na estrutura de custos das empresas transportadoras, com o objetivo de adequar a jornada de trabalho de seus motoristas à nova lei.

Essa alta nos valores de fretes rodo-

viários pode ser incrementada em função do contexto recente de elevação nos preços de óleo diesel e das tarifas de pedágio. Nesse sentido, nas últimas semanas já são observados aumentos na faixa de 40% a 60% nos preços de fretes. Tais efeitos são ainda mais expressivos em cargas de menor valor agregado (commodities agrícolas, por exemplo), nas quais o custo de transporte representa uma fatia de até 40% do preço do produto. O repasse deste aumento de custos pode, sim, chegar ao consumidor.

Além disso, já vêm sendo observadas renegociações de contratos de transporte previamente estabelecidos, envolvendo alterações em volumes escoados, metas de exportação, programação de navios e planejamento de rotas.

No longo prazo, os impactos desta lei podem trazer um fôlego adicional à competitividade de

modais alternativos ao rodoviário, tais como a ferrovia e a hidrovia, que poderão acelerar e viabilizar investimentos em qualidade e em quantidade de infraestrutura de transporte.

Para os agentes do setor de transporte, tal fato torna ainda mais evidente a importância de ferramentas de gerenciamento de transporte, com o objetivo de otimizar a alocação de recursos físicos, financeiros e humanos (por exemplo, através de ferramentas que auxiliem na identificação de localização ótima de escritórios pelos quais a substituição dos motoristas venha a ocorrer, ou ainda, a partir da racionalização de rotas a serem percorridas por veículos de carga).

JOSÉ VICENTE CAIXETA FILHO, piracicabano, contou com a colaboração dos pesquisadores do Grupo *Esalq-LOG* (<http://log.esalq.usp.br>) para a elaboração deste artigo

