



PROFISSÃO TRANSPORTE



O MARCO REGULATÓRIO DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS E CADEIA PRODUTIVA DO TRANSPORTE

A proposta que estamos apresentando, não pretende inovar e sim resgatar a discussão do movimento sindical, através principalmente da **“Agenda para um projeto nacional de desenvolvimento, com soberania, democracia e valorização do trabalho”**, que detalha diretrizes de propostas e reivindicações dos trabalhadores, aprovadas durante a Conferência das Classes Trabalhadoras em 2010, apresentadas ao Governo Federal e aos candidatos à Presidência da República.

Essas diretrizes, também têm como base as **Propostas dos Trabalhadores para uma Política de Trânsito e Transportes**, que vem sendo apresentadas sistematicamente aos candidatos nas eleições dos últimos 10 anos, **“com a visão dos trabalhadores sobre uma política de trânsito e transporte”**, pela Federação dos Rodoviários do Estado de São Paulo.

A relação de políticas públicas do transporte e as condições de trabalho, tem como base diversas leis, como a do Sistema Nacional de Viação, a Política Nacional de Mobilidade, além de propostas, planos, em execução por diversos órgãos da administração pública, como exemplo o **PLANO NACIONAL DE LOGÍSTICA E TRANSPORTE**.



PROFISSÃO TRANSPORTE



QUEM SOMOS E QUANTOS SOMOS

5,3% é a participação do setor de transporte de passageiros e cargas, no PIB – Produto Interno Bruto, em uma cadeia produtiva que envolve:

- **Empresas de Transporte Rodoviário de Cargas – ETC;**
- **Transportador Autônomo de Cargas – TAC;**
- **Cooperativas de Transporte Rodoviário de Cargas – CTC;**
- **Transporte Rodoviário no Setor Diferenciado –**
(Cadeia produtiva dos setores preponderante da: indústria, comércio, serviços, construção, agricultura, movimentação de mercadorias, cultura, educação, lazer, saúde e outros).

12 MILHÕES DE MOTORISTAS DECLARAM EXERCER ATIVIDADE REMUNERADA

No Brasil, os dados estatísticos são contraditórios entre os diversos órgãos governamentais quanto ao número de condutores que exercem atividade remunerada ao veículo. Nesse sentido os números aqui apresentados são por estimativa.

Conforme o DENATRAN, atualmente **12 milhões de condutores declaram exercer atividade remunerada**, conforme determina o artigo 147 do Código de Trânsito Brasileiro.

5º O condutor que exerce atividade remunerada ao veículo terá essa informação incluída na sua Carteira Nacional de Habilitação, conforme especificações do Conselho Nacional de Trânsito – Contran. ([Incluído pela Lei nº 10.350, de 2001](#))

12 MILHÕES DE VEÍCULOS REGISTRADOS COMO TRANSPORTE DE CARGAS

A base de dados do DENATRAN, apresenta no mês de outubro de 2015, o registro de 12 milhões de veículos considerados como transporte de cargas, não sendo computado nestes dados os **20 MILHÕES DE MOTOCICLETAS** e quantas são utilizadas profissionalmente.

| CAMINHÃO | CAMINHÃO TRATOR | CAMINHONETE | CAMIONETA | TOTAL |
|-----------|-----------------|-------------|-----------|------------|
| 2.638.058 | 591.390 | 6.539.923 | 2.876.113 | 12.635.484 |

LuisAntonioFestino – Diretor de Assuntos Trabalhistas - Nova Central Sindical de Trabalhadores
Fones: (61)9936-7516, (11)99184-3763– (61)3226-4000 – (61)3224-5011 -e-mail:Festino@ncst.org.br,
festino@cnttt.org.br





PROFISSÃO TRANSPORTE



RNTRC - 2,3 MILHÕES DE VEÍCULOS REGISTRADOS COMO TRANSPORTE DE CARGAS

O Registro Nacional dos Transportes Rodoviários de Cargas – RNTRC, coordenado pela Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, apresenta os seguintes números:

| Transportadores e Frotas de Veículos | | | |
|--------------------------------------|--------------------|------------------|--------------------------|
| Tipo do Transportador | Registros Emitidos | Veículos | Veículos / Transportador |
| Autônomo | 902.959 | 1.055.619 | 1,2 |
| Empresa | 183.480 | 1.243.613 | 6,8 |
| Cooperativa | 428 | 18.421 | 43,0 |
| Total | 1.086.867 | 2.317.653 | 2,1 |

Distribuídos em uma frota composta pelos seguintes veículos:

| Transportadores - Tipo de Veículo | | | | |
|-------------------------------------|------------------|------------------|---------------|------------------|
| Tipo de Veículo | Autônomo | Empresa | Cooperativa | Total |
| CAMINHÃO LEVE (3,5T A 7,99T) | 154.572 | 63.680 | 819 | 219.071 |
| CAMINHÃO SIMPLES (8T A 29T) | 486.349 | 279.082 | 3.218 | 768.649 |
| CAMINHÃO TRATOR | 156.019 | 333.741 | 6.124 | 495.884 |
| CAMINHÃO TRATOR ESPECIAL | 1.068 | 3.122 | 102 | 4.292 |
| CAMINHONETE / FURGÃO (1,5T A 3,49T) | 75.519 | 34.332 | 292 | 110.143 |
| REBOQUE | 12.764 | 32.387 | 247 | 45.398 |
| SEMI-REBOQUE | 134.280 | 476.509 | 7.339 | 618.128 |
| SEMI-REBOQUE COM 5ª RODA / BITREM | 487 | 2.026 | 78 | 2.591 |
| SEMI-REBOQUE ESPECIAL | 290 | 1.473 | 43 | 1.806 |
| UTILITÁRIO LEVE (0,5T A 1,49T) | 32.219 | 14.580 | 137 | 46.936 |
| VEÍCULO OPERACIONAL DE APOIO | 2.052 | 2.681 | 22 | 4.755 |
| Total | 1.055.619 | 1.243.613 | 18.421 | 2.317.653 |

O TRANSPORTE E SUA IMPORTÂNCIA ESTRATÉGICA

O setor de transportes é uma atividade meio, inserida no dia-a-dia das pessoas, na produção de bens e serviços, na educação, na saúde, no lazer, por fim em todos seguimentos econômicos nos transportes de bens e de pessoas, com atuação de profissionais motoristas e trabalhadores em um ramo de trabalho com questões específicas e diferenciadas.

A esperança de que todos nós brasileiros é o do envolvimento dos mais diversos setores sociais na retomada do desenvolvimento econômico e geração de emprego, onde **O TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS** tenha um papel ativo no estabelecimento



PROFISSÃO TRANSPORTE



de políticas, visando restabelecer o potencial de desenvolvimento que o setor apresenta para todas as atividades econômicas a ele relacionadas.

Neste momento em que as entidades representantes dos trabalhadores no transporte rodoviário têm dois elementos básicos em sua pauta de discussão: **a necessidade de agir em torno do problema do emprego e a articulação de atores sociais envolvidos com o mesmo**, no sentido de se buscar uma estratégia de intervenção para enfrentar o problema precarização das condições de trabalho.

O transporte tem sua importância estratégica no desenvolvimento territorial e qualidade de vida, na geração de emprego e renda como condição básica de todo o processo de inclusão social.

A política a ser implantada pelo Marco Regulatório do Transporte Rodoviário de Cargas, deve ter com fator principal o ser humano, que sempre esteve e está na linha de frente nas mudanças que ocorrem no setor, mas, que na maioria das vezes privilegia a infraestrutura, o veículo e o lucro, em detrimento das condições de trabalho e da vida destes trabalhadores.

Existe uma falta de conhecimento em relação à realidade vivida por milhares de trabalhadores do **TRANSPORTE RODOVIÁRIO**, como aconteceu recentemente com a aprovação da Lei 13.103/2015, onde prevaleceu a transformação da Lei 12.619/2012 que **regulamenta a profissão de motorista**, em uma **regulamentação do mercado de trabalho**, sem analisar o ser humano e toda a sociedade brasileira, do papel que representa o transporte rodoviário.

LEGISLAÇÃO E AS PRINCIPAIS NORMAS APROVADAS PARA O SETOR

Leis aprovadas nos últimos 10 anos têm que sair do papel e não prevalecer como vem acontecendo, **onde tem leis que pegam e leis que não pegam**. Destacamos abaixo algumas normas que consideramos polêmicas e que caminham em ritmo lento, principalmente com a relação CAPITAL x TRABALHO:

- Lei 11.442/2007, que dispõe sobre o **TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS POR CONTA DE TERCEIROS**, além de uma infinidade de Decretos e Resoluções;
- Lei 12.009/2009, que Regulamenta o exercício das atividades dos profissionais em transporte de passageiros, "mototaxista", em **ENTREGA DE MERCADORIAS E EM SERVIÇO COMUNITÁRIO DE RUA**;



PROFISSÃO TRANSPORTE



- Lei 12.023/2009, que dispõe sobre as atividades de **MOVIMENTAÇÃO DE MERCADORIAS** em geral e sobre o trabalho avulso;
- Lei 12.379/2011, que dispõe sobre o **SISTEMA NACIONAL DE VIAÇÃO – SNV**, que tem como objetivo e critérios para sua implantação a Constituição Federal de 1988, constituído pela infraestrutura física e operacional dos vários modos de transporte de pessoas e bens, sob a jurisdição de diferentes entes da Federação;
- Lei 12.587/2012, que **INSTITUI AS DIRETRIZES DA POLÍTICA NACIONAL DE MOBILIDADE URBANA**, que objetivam a integração entre os diversos modos de transporte e a melhoria da acessibilidade de pessoas e **CARGAS** no território do Município;
- Leis 12.619/2012 e 13.103/2015, **REGULAMENTAÇÃO DA PROFISSÃO DE MOTORISTA**.

MARCO REGULATÓRIO E O PLANEJAMENTO ESTRATÉGICO DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS

A Comissão Especial do Marco Regulatório do Transporte Rodoviário de Cargas, deve ter em sua agenda a discussão sobre o **Papel do Estado no Planejamento Estratégico e prestação do serviço público**, colocando o interesse social que pode cumprir as empresas privadas, ou ainda as regulamentações que podem ser criadas para direcioná-las a cumprir esse papel.

Portanto, a discussão sobre o Papel das Empresas e da Prestação de Serviço Público, remete no fundo a uma discussão sobre o papel que o Estado assume, ou pode assumir a cada diferente etapa do desenvolvimento capitalista.

PLANO NACIONAL DE LOGÍSTICA DE TRANSPORTE - PNLT

Em 2007, o Governo Federal apresentou o Plano Nacional de Logística de Transporte - PNLT, onde foram destacados 8 pontos básicos, denominados de “ideias-força”, onde destacamos alguns desses pontos:

- . **É um plano nacional e federativo, não apenas federal;**
- . **É um plano de Estado, não apenas de Governo;**
- . **É um plano multimodal, envolvendo toda a cadeia logística associada aos transportes, com todos os seus custos e não apenas os custos diretos do setor;**

Luis Antonio Festino – Diretor de Assuntos Trabalhistas - Nova Central Sindical de Trabalhadores
Fones: (61)9936-7516, (11)99184-3763 – (61)3226-4000 – (61)3224-5011 - e-mail: Festino@ncst.org.br
festino@cnttt.org.br



PROFISSÃO TRANSPORTE



- . *Propõe um processo de planejamento permanente, participativo, integrado e interinstitucional;*
- . *Está fortemente fundamentado nos conceitos de territorialidade, de segurança e ocupação do território nacional, e desenvolvimento sustentável do País, com equidade e justiça social;*
- . *Tem forte compromisso com a preservação do meio ambiente (Zoneamento Ecológico-Econômico), com a evolução tecnológica e com a racionalização energética;*
- . *Requer um processo de institucionalização, organização e gestão eficiente e eficaz, capaz de envolver todas as esferas de governo, bem como os vários órgãos e instituições públicos e privados afins e correlatados com o setor dos transportes.*

O PNLT sofreu revisões nos últimos anos, porém somente no âmbito governamental, ou com a participação setorializada conforme o interesse da conjuntura do momento, deixando de ser "**participativo, integrado e interinstitucional**", nesse sentido o Marco Regulatório, tem o papel primordial de ampliar essa participação realizando um Seminário Nacional, com todos atores envolvidos do setor de transportes.

REGIONALIZAÇÃO

As condições de trabalho na operação do serviço de transporte rodoviário são marcadas por diferenças regionais, com uma grande concentração na região Sudeste, onde circulam os mais variados tipos de cargas, com contrastes regionais e setorializados. Essas diferenças têm que ser ressaltadas nesta Comissão Especial.

INTEGRAÇÃO INTERMODAL

Impulsionar a multimodalidade: na utilização dos modais ferroviários, aquaviários e aéreos. O objetivo é melhorar os padrões de integração intermodal, que sempre conta com uma participação decisiva da estrutura rodoviária existente.

INFRAESTRUTURA

A infraestrutura rodoviária deve estar atrelada a programas de desenvolvimento econômicos voltados a mobilidade, não somente sob a jurisdição Federal, mas também Estados e Municípios, que propiciem melhores condições de pessoas e bens e melhor condição de trabalho aos trabalhadores do sistema.



PROFISSÃO TRANSPORTE



TERMINAIS DE CARGAS E DESCARGAS

Incentivar a construção de terminais intermodais em locais que apresentem demandas para serviços logísticos e de transporte que a justifique. Esses locais deverão ser estabelecidos tendo como base um minucioso estudo sobre a movimentação dos produtos entre a Origem/Destino de Carga.

PONTOS DE APOIO

Apesar dos nossos questionamentos quanto as mudanças que ocorreram na Lei 12.619/2012, continuamos na defesa urgente da implantação dos pontos de apoio, ou reforma dos existentes, propiciando condições de segurança sanitária e de conforto nos locais de espera, de repouso e de descanso dos motoristas profissionais de transporte de passageiros e rodoviários de cargas.

RENOVAÇÃO DE FROTA

Um programa de renovação de frotas de veículos utilizados nos transportes de passageiros e cargas, em busca de maior eficiência tecnológica, menos poluentes, com melhores condições de conforto, nos moldes dos padrões da Europa ou dos Estados Unidos, propiciando uma melhor condição de trabalho.

ACIDENTES DE TRÂNSITO E DE TRABALHO

Levantamentos constatados pelo Grupo Especial de Fiscalização do Transporte de Cargas – GETRAC, do Ministério do Trabalho, constataram que entre 2011 e 2012, os acidentes registrados pelo INSS com 836 motoristas profissionais que perderam suas vidas, sendo que esta é a categoria com o maior índice de mortalidade, vindo a seguir os serventes de obra com 284, os alimentadores de linha de montagem com 152, pedreiros com 133 e vigilantes com 122 mortes. Esses acidentes devem merecer uma atenção especial na elaboração do Marco Regulatório do Transporte Rodoviário de Cargas.

Lei 13.103/2015 - "Art. 2º - São direitos dos motoristas profissionais de que trata esta Lei, sem prejuízo de outros previstos em leis específicas":

II - contar, por intermédio do Sistema Único de Saúde - SUS, com atendimento profilático, terapêutico, reabilitador, especialmente em relação às enfermidades que mais os acometam;

IV - contar com serviços especializados de medicina ocupacional, prestados por entes públicos ou privados à sua escolha;

SEGURANÇA

Os trabalhadores dos transportes rodoviários, também como acontece como os acidentes de trânsito e transporte, estão sujeitos a um elevado índice de assaltos, roubos,



PROFISSÃO TRANSPORTE



assassinatos, que causam não só a perda de bens materiais, como a de vidas e incapacidades para o trabalho.

Lei 13.103/2015 - "Art. 2º - São direitos dos motoristas profissionais de que trata esta Lei, sem prejuízo de outros previstos em leis específicas":

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

QUALIFICAÇÃO PROFISSIONAL

Qualificação e requalificação da mão-de-obra: o transporte também precisa qualificar sua mão-de-obra, interagindo com programas municipais, estaduais e federais de qualificação e requalificação, sendo a condição básica para essa qualificação a imediata implantação do que determina o Art. 2º da Lei 13.103/2015 – "São direitos dos motoristas profissionais de que trata esta Lei, sem prejuízo de outros previstos em leis específicas":

I - ter acesso gratuito a programas de formação e aperfeiçoamento profissional, preferencialmente mediante cursos técnicos e especializados previstos no inciso IV do art. 145 da Lei no 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, normatizados pelo Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN, em cooperação com o poder público

Esta contribuição apresenta mesmo que de forma não aprofundada, alguns pontos para discussão na Comissão Especial, ressaltando a importância da realização de um amplo seminário, envolvendo esferas dos poderes municipais, estaduais, federais, empresários e trabalhadores, que compõe a cadeia produtiva do transporte.

Brasília, 03 de dezembro de 2015



Omar José Gomes
Presidente da CNTTT



José Calixto Ramos
Presidente da NCST

Elaborado por LuisAntonioFestino, com base em discussões do movimento sindical e do transporte.