

IMPACTOS ECONÔMICOS E SOCIAIS IMPOSTOS A PARTIR DA LEI N° 12.619/12 NA COOPERATIVA VALE LOG, DE ARROIO DO MEIO

Daniel Augusto Rauber¹, Gabriel Machado Braido²

Resumo: O presente estudo apresenta os impactos econômicos e sociais causados pela instituição da Lei nº 12.619/12. Esta Lei vem ao encontro da necessidade do motorista descansar, a fim de diminuir o número de acidentes envolvendo veículos de cargas nas rodovias brasileiras. A pesquisa teve como objetivo identificar os impactos econômicos e sociais impostos a partir da Lei nº 12.619/12 na Cooperativa Vale Log, de Arroio do Meio/RS. Buscando alcançar esse objetivo, realizou-se estudo exploratório e qualitativo, em que a coleta de dados ocorreu por meio de entrevistas semiestruturadas com o presidente da Cooperativa, com o responsável logístico e com motoristas. Como resultados, o trabalho apresenta o processo logístico da Cooperativa, a Lei em questão, como também os impactos esperados pela Vale Log e por seus motoristas. Ao final, em relação aos impactos econômicos e sociais, a Lei é visualizada como positiva, apresentando aumento no faturamento da Cooperativa e das empresas associadas, embora a remuneração dos motoristas possa baixar em função de eles realizarem menos viagens.

Palavras-chave: Logística. Transportes rodoviários. Lei nº 12.619/12. Lei do Descanso. Impactos econômicos e sociais.

1 INTRODUÇÃO

No Brasil, a categoria dos transportadores rodoviários de cargas, responsável por movimentar 60% das riquezas produzidas no país, está vivendo um momento de mudanças com o surgimento de leis mais enérgicas para regulamentar a categoria, e a repressão ao uso de drogas estimulantes. São esses alguns dos responsáveis por contribuir para a ocorrência de acidentes de trânsito, fatos que integram um grave problema econômico e social. Esses geram desperdícios humanos e materiais, conseqüentemente comprometendo a vida de milhares de pessoas no Brasil todos os anos. O país é um dos recordistas mundiais de acidentes de trânsito, resultando em um alto custo social. Em qualquer circunstância que ocorram, são experiências dolorosas e representam um drama pessoal e familiar para os que neles se envolvem. Os acidentes de trânsito se tornaram a principal causa de mortalidade da população jovem dos países industrializados.

Em meados de maio de 2012, no Brasil, houve a publicação da Lei nº 12.619/12, conhecida popularmente como Lei do Descanso. A Lei pressupõe uma série de regras para os motoristas profissionais, com limite de oito horas de jornada, descanso entre jornadas de 11 horas e intervalo de meia hora a cada quatro horas seguidas de direção. Sabe-se da importância da criação desta Lei para a própria segurança dos motoristas profissionais.

A partir da criação da Lei que regulamenta a profissão dos motoristas, as empresas precisaram contratar mais motoristas para manter os prazos de entrega. Essa Lei procura elevar a segurança nas estradas, já que a jornada excessiva dos motoristas profissionais sempre foi um dos fatores que contribuiu para a ocorrência de acidentes fatais. Sabe-se que serão necessários ajustes

1 Bacharel em Administração pelo Centro Universitário UNIVATES.

2 Mestre em Administração pelo PPGA/EA/Ufrgs e Professor da Univates.

para que a Lei possa ser cobrada intensamente, pois o país, no momento, não possui infraestrutura para os motoristas estacionarem e descansarem. A cobrança da Lei refletirá diretamente no valor cobrado pelos fretes, tornando-se, assim, um custo maior aos empresários que se utilizam desse meio de transporte para locomover seus produtos até o destino final. Existem estimativas, segundo a Agência Nacional dos Transportes Terrestres – ANTT, de que, se as novas normas de trânsito forem seguidas à risca, o frete aumente, em determinados casos até 30%. Em contrapartida, o número de acidentes envolvendo veículos de carga poderá reduzir em 40%.

A Cooperativa Vale Log conta atualmente com 14 funcionários que trabalham no abastecimento dos veículos, atendimento aos cooperados, apoio jurídico, encaminhamento de viagens e elaboração das cartas-fretes. Possui entre empresas de transporte e transportadores autônomos 143 cooperados, totalizando uma frota de 187 caminhões.

Para se adequar à nova Lei nº 12.619/12, com base no tema escolhido, o presente estudo propôs responder quais foram os impactos econômicos e sociais decorrentes dessa Lei na Cooperativa Vale Log, de Arroio do Meio. Assim, este artigo objetiva principalmente em identificar os impactos econômicos e sociais impostos a partir da Lei nº 12.619/12, na Cooperativa Vale Log, de Arroio do Meio.

Este estudo se justifica por ser a implantação da Lei do Descanso um assunto recente e que apresenta bastante repercussão no setor de transportes, gerando receios e questionamentos às transportadoras e órgãos envolvidos, além de originar expectativa ao desencadeamento da Lei. A oportunidade de pesquisar sobre o tema vem ao encontro da empresa, que, frente à nova Lei, necessita se adequar, pois está difundida em grande parte do território brasileiro.

2 REFERENCIAL TEÓRICO

Com o objetivo de aprimorar o maior conhecimento sobre o tema em estudo, buscou-se, por meio de diversas referências, conhecimentos específicos com relação ao transporte rodoviário de cargas e à Lei do Descanso, que são apresentados neste capítulo.

2.1 Logística

De acordo com Bowersox e Closs (2011), a logística é singular: nunca para; ou seja, envolve o mundo inteiro durante 24 horas por dia, sete dias por semana e 52 semanas por ano. Bowersox e Closs (2011, p. 19) complementam dizendo que “o objetivo da logística é tornar disponíveis produtos e serviços no local onde são necessários, no momento em que são desejados”.

A logística originou-se por meio de ligações com operações militares. De acordo com Novaes (2007), a logística no Brasil ainda se apresenta de forma tímida, e apresenta como maior limitação a estrutura organizacional, já que existe a clássica divisão por setores, não permitindo um tratamento sistêmico ao setor logístico.

2.2 Transporte rodoviário

O transporte rodoviário é considerado o mais adequado para realizar viagens de curtas e médias distâncias, podendo inclusive utilizar estradas de diversos países em uma mesma viagem (FREITAS, 2004).

Dados disponibilizados pelo Denatran (2012) apontam que na nação brasileira existem aproximadamente 3 milhões de caminhões, sendo estes responsáveis por transportar cerca de 60% de todas as riquezas do país. Informações recentes da ANTT (2013) apontam que os motoristas

autônomos representam 64% da classe, enquanto empresas representam 35,6%, e cooperativas de transporte representam apenas 0,4%.

Hara (2011) argumenta que o transporte rodoviário de cargas no Brasil apresenta diversos gargalos, entre eles, a idade média dos veículos, que, de acordo com o autor, para autônomos, é de 20 anos e, para empresas, gira em torno de 12 anos.

2.3 Custos no transporte de cargas

Na atualidade, conforme Caixeta-Filho e Martins (2011, p. 153), as empresas transportadoras de cargas, além de oferecer grande diversidade de serviços, precisam considerar que novas funções estão surgindo em grande escala, dentre as quais se destacam:

- transporte multimodal e internacional, que envolve os diferentes modos e serviços auxiliares;
- armazenagem de produtos;
- manipulação de produtos, incluindo embalagem e composição de *kits*;
- operações industriais, que incluem intervenções no produto, como montagem final e testes de qualidade;
- operações comerciais, como recebimento e tratamento de pedidos, pagamentos e realização de propaganda;
- serviços de cunho informacional, tais como administração de estoques e rastreamento de veículos;
- administração logística (gerenciamento de serviços de terceiros, consultoria).

Por isso, Caixeta-Filho e Martins (2011) dizem que a empresa deve ter um sistema de custos adequado para poder identificar os custos que são incorridos com o transporte e para estabelecer preços justos a seus clientes, de forma que continuem usando seus serviços.

2.4 Lei do Descanso dos Motoristas

A Presidência da República, juntamente com o Congresso Nacional, decretou e sancionou, no dia 30 de abril de 2012, a Lei 12.619/12, denominada Lei do Descanso dos Motoristas, sendo instituída, no dia 02 de maio do mesmo ano, a regulamentação da profissão de motorista profissional. Esta, por sua vez, começou a vigorar no dia 17 de junho tratando da profissão de motorista, empregados e autônomos, e foi um marco nessa atividade.

A seguinte Lei pode ser aplicada, conforme estabelecido no parágrafo único do artigo 1º, na qual a categoria dos

[...] motoristas profissionais de veículos automotores, cuja condução exija formação profissional e que exerçam a atividade mediante vínculo empregatício, nas categorias econômicas de transporte rodoviário de passageiros e transporte rodoviário de cargas (BRASIL, 2012, texto digital).

2.4.1 Classes envolvidas

A Lei foi criada especificamente para duas categorias de motoristas, como já visto anteriormente: a categoria dos profissionais que atuam no transporte rodoviário de passageiros e os que operam no transporte rodoviário de cargas. Na composição final da Lei, foram vetados os incisos III e IV do parágrafo único do artigo 1º, que citavam as categorias de "transporte executado por motoristas como categoria diferenciada que, de modo geral, atuem nas diversas atividades ou

categorias econômicas,” e dos “operadores de trator de roda, de esteira ou misto, ou equipamento automotor e/ou destinado à movimentação de cargas que atuem nas diversas atividades ou categorias econômicas” (BRASIL, 2012, texto digital)

2.4.2 Jornada de trabalho

Com a chegada da nova Lei, os motoristas passaram a ter a jornada de trabalho limitada e também controlada, algo que antes era incomum.

A Lei tem diferenciado jornada de trabalho de tempo de direção, pois a jornada de trabalho não é somente o tempo de direção, mas também o tempo que o funcionário está à disposição do empregador.

Em relação à jornada de trabalho, o novo artigo 235-C da Consolidação das Leis do Trabalho – CLT admite prorrogação da jornada de trabalho por até duas horas extraordinárias; assegura ao motorista profissional intervalo mínimo de uma hora para refeição, além de intervalo de repouso diário de 11 horas a cada 24 horas e descanso semanal de 35 horas. A realização de excesso de horas de trabalho em um dia poderá ser compensada pela correspondente diminuição em outro dia.

Em viagens de longa distância, em que o motorista profissional permanece fora da base da empresa, matriz ou filial, ou de sua residência, por mais de 24 horas, o artigo 235-D prevê intervalo mínimo de 30 minutos para descanso a cada quatro horas ininterruptas de direção; intervalo mínimo de uma hora para refeição; repouso diário do motorista obrigatoriamente com o veículo estacionado, podendo ser feito em cabine leito do veículo ou em alojamento do empregador ou do contratante do transporte.

O artigo 235-E complementa as normas anteriores, com aplicação exclusiva para o transporte rodoviário de cargas, e prevê que, em viagens com duração superior a uma semana, o descanso semanal será de 36 horas por semana trabalhada, sendo permitido o fracionamento do descanso semanal em 30 horas mais seis horas a serem cumpridas na mesma semana e em continuidade de um período de repouso diário.

Discorrido o referencial teórico que embasou a realização desta pesquisa, na próxima seção é apresentado o método utilizado neste estudo.

3 MÉTODO

Este estudo classifica-se como exploratório e qualitativo, realizado por meio de pesquisa bibliográfica, análise documental e entrevistas em profundidade. Foi realizado na Cooperativa Vale Log, de Arroio do Meio, empresa de médio porte no segmento de transportes rodoviários do Vale do Taquari, no interior do Rio Grande do Sul, que conta com 143 cooperados e uma frota de 187 veículos de carga.

O presente trabalho pode ser classificado como pesquisa exploratória, que, segundo Vergara (2010), é realizada nas áreas em que se tem pouco conhecimento acumulado ou sistematizado. Andrade (2003) informa que a finalidade da pesquisa exploratória é proporcionar mais informações no assunto que está sendo estudado. A pesquisa exploratória, portanto, possui o intuito de fornecer mais conhecimento ao pesquisador sobre o tema ou o problema que está sendo analisado (MATTAR, 1996).

Esta pesquisa também pode ser classificada como qualitativa, pois de acordo com Malhotra (2001), os dados devem ser tratados qualitativamente a partir do momento em que se pode ter uma visão mais detalhada do que está acontecendo no contexto do problema e a partir daí compreender a

situação. Roesch (2010, p. 154) complementa afirmando que a “pesquisa qualitativa e seus métodos de coleta e análise de dados são apropriados para uma fase exploratória da pesquisa”.

Quanto aos procedimentos técnicos utilizados, o presente trabalho utilizou-se de pesquisa bibliográfica, análise documental e entrevista em profundidade.

De acordo com Vergara (2010, p. 43), a pesquisa bibliográfica é “o estudo sistematizado desenvolvido com base em material publicado em livros, revistas, jornais, redes eletrônicas, isto é, material acessível ao público em geral”. Além disso, o autor informa que esse tipo de pesquisa pode fornecer material para outros estudos. Para esta pesquisa foram consultados artigos científicos, livros da biblioteca da Univates e informações oriundas de pesquisa digital (*internet*), pertinentes ao tema da pesquisa.

Conforme Gil (2012), a análise documental é uma fonte de dados constituída por relatórios anuais, materiais já utilizados e documentos legais. Para complementar a entrevista ou outros meios de coleta de dados, tais fontes normalmente são consultadas. Para esta pesquisa foram consultados documentos existentes na Cooperativa, como relatórios e registros.

Segundo Malhotra (2001), a entrevista em profundidade é uma entrevista não estruturada e pessoal, na qual é entrevistado um respondente de cada vez, por uma pessoa que tenha bastante conhecimento na área da pesquisa e que seja capaz de provocar sentimentos e motivações na pessoa que lhe responde. De acordo com Roesch (2010, p. 159), a entrevista em profundidade “é uma técnica demorada e requer muita habilidade do entrevistador”. A autora aconselha que o entrevistador use entrevistas semiestruturadas com questões abertas, devendo ser capaz de ouvir e evitar expor suas opiniões e sentimentos sobre a situação. Neste estudo, foram realizadas entrevistas semiestruturadas com o presidente da Cooperativa, o responsável logístico e seis motoristas.

A primeira entrevista foi realizada com o presidente da Cooperativa. Ela foi gravada e teve duração de 40 minutos. nela ele expôs seu conhecimento relacionado à Lei do Descanso e também suas preocupações decorrentes da implantação dessa Lei

A entrevista com o responsável logístico ocorreu por meio de correspondência eletrônica, em que ele relatou o processo logístico da Vale Log, acrescentando sua opinião quanto à Lei nº 12.619/12.

Com os motoristas realizaram-se entrevistas em profundidade. Eles foram escolhidos de forma aleatória, conforme chegavam à sede da Cooperativa, sendo entrevistados somente aqueles que tinham conhecimento da Lei do Descanso.

Como limitação, este estudo apresentou dificuldade em encontrar material teórico sobre a Lei nº 12.619/12, por se tratar de um assunto novo e com pouca informação disponível.

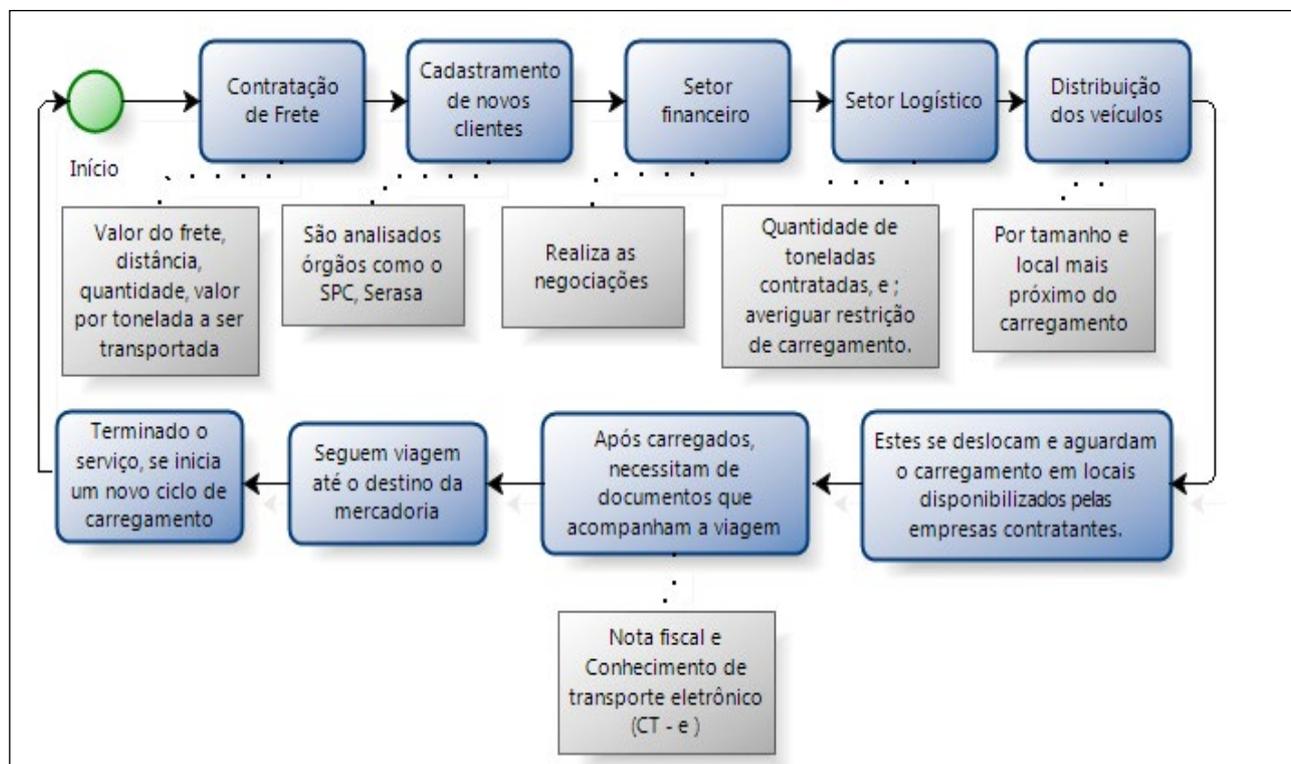
A coleta de dados ocorreu no mês de agosto de 2013, por meio de entrevistas, sendo a entrevista com o presidente da Cooperativa gravada. Logo após, as informações foram transcritas. A entrevista com o responsável logístico ocorreu através de *e-mail* e as informações das entrevistas realizadas com os motoristas foram anotadas em papel, em forma de registro.

Após a descrição do método de pesquisa utilizado, na próxima seção são apresentados os resultados do estudo.

4 APRESENTAÇÃO E ANÁLISE DOS RESULTADOS

Antes de analisar os impactos decorrentes da Lei do Descanso na Cooperativa Vale Log, buscou-se compreender seu processo logístico atual, para verificar possíveis alterações decorrentes da implantação da lei. Para tanto, foi realizada entrevista com o responsável logístico, que expôs as etapas logísticas da Cooperativa, conforme apresentado no Fluxograma 1.

Fluxograma 1 – Processo logístico da Cooperativa



Fonte: Elaborado pelos autores.

Quanto às características gerais da Lei nº 12.619/12, pode-se dizer que foi criada especificamente para duas categorias de motoristas, a categoria dos profissionais que atuam no transporte rodoviário de passageiros e a que realiza transporte rodoviário de cargas. A Lei vetou os incisos que citavam as categorias de transporte realizado por motoristas com categoria diferenciada que, de modo geral, atuam nas diferentes atividades ou categorias econômicas, e dos operadores de trator de roda, de esteira ou misto, ou equipamento automotor e/ou destinado à circulação de cargas que operam nas diversas atividades ou categorias econômicas.

A partir da implementação dessa Lei, os motoristas passaram a ter a jornada de trabalho limitada e controlada, vindo a diferenciar jornada de trabalho de tempo de direção. A jornada de trabalho, além de ser o tempo de direção, é também o tempo em que o motorista está à disposição do empregador.

Em se tratando de jornada diária de trabalho, a Lei apresenta o Artigo 235-C. Ele estabelece ao motorista intervalo de uma hora para refeição, repouso diário de 11 horas a cada 24 horas e descanso semanal equivalente a 35 horas.

O artigo 235-D da Lei descreve as exigências a serem cumpridas em caso de viagens de longa distância. Nessas, o motorista profissional permanece fora da base da empresa, e de sua residência por um intervalo superior a 24 horas. Para isso, o motorista necessita ter um intervalo mínimo de 30 minutos a cada quatro horas de direção, uma hora para refeição e repouso diário, podendo ser feito dentro do veículo, estando ele estacionado, ou em alojamento do empregador ou hotel.

No transporte rodoviário de cargas em longas distâncias, que é o caso da Cooperativa Vale Log, o Artigo 235-E complementa as normas anteriores, sendo este com aplicação exclusiva ao

transporte rodoviário de cargas. Ele, por sua vez, apresenta o descanso semanal de 36 horas na base da organização ou em sua residência, salvo se a empresa oferecer outras condições para o efetivo descanso em outro local. Portanto, o descanso será de uma hora a mais, diferentemente do apresentado para as demais situações. Essas 36 horas, de acordo com o terceiro parágrafo do artigo 235-E, poderão ser fracionadas em descanso semanal de 30 horas mais seis horas, podendo ser cumpridas na mesma semana e em continuidade a um período de descanso diário.

O nono parágrafo do Artigo 235-E descreve que, 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”.

O décimo parágrafo do artigo 235-E propõe que não será considerado jornada de trabalho, nem acarretará em remuneração o período que o motorista permanecer de forma espontânea no veículo, gozando de seus intervalos diários, ou seus intervalos intrajornadas.

Dessa forma, os motoristas terão sua jornada de trabalho limitada e controlada, pois deverão cumprir os horários estipulados pela legislação, a fim de evitar contratemplos.

4.1 Impactos esperados pela Cooperativa

O ano de 2013 apresentou recordes na produção de grãos, sendo o milho e a soja as principais culturas. Conforme dados divulgados pela Companhia Nacional de Abastecimento – Conab, estima-se que a produção agrícola brasileira deverá atingir 186,15 milhões de toneladas, representando um aumento de 12,1% em relação à safra do ano passado. Conforme levantamento realizado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, o IBGE, a produção de soja deve aumentar 23,7% em 2013, alcançando 81,3 milhões de toneladas. Já a produção de milho deve alcançar 80 milhões de toneladas. Um crescimento de 12,2% em relação ao ano de 2012, garantindo outra safra recorde (CAMPO E LAVOURA, 2013).

De acordo com o presidente e o responsável logístico, no mês de agosto de 2013, a Cooperativa transportou 42 mil toneladas de produtos. A Cooperativa Vale Log tem como atividade principal o transporte de grãos e fertilizantes, apresentando maior volume transportado, o milho e a soja, seguido pelos fertilizantes, e pelo arroz e o trigo.

Com a Lei do Descanso em vigor, o presidente da Vale Log afirma que o país terá grandes problemas logísticos, pois as agroindústrias vão sofrer com a falta de mercadorias, o que ocasionará a falta de produtos nas prateleiras dos supermercados.

Para o responsável do setor de logística da Cooperativa, a Lei nº 12.619/12 causará grandes impactos econômicos. Ela afetará diretamente o transporte rodoviário, que é responsável por transportar cerca de 60% das cargas movimentadas no Brasil.

Conforme descrito em parágrafo anterior, o presidente da Vale Log afirma que “*não tem como se respeitar o que a Lei determina, pois com essa produção recorde de grãos, estão faltando caminhões nas mais diversas regiões brasileiras, principalmente nos estados que se destacam na produção de milho e soja*”.

Em relação à rotina da Cooperativa Vale Log, o presidente afirma que ela sofreu alterações quando avaliado o sentido de trabalhar. “*Tem-se mais trabalho, mas se está trabalhando menos, porém, com o aumento do valor do frete, está prevalecendo neste momento a Lei da Oferta e da Procura*”, portanto, os fretes estão sendo realizados onde se obtém maior faturamento.

Para o responsável logístico, se a Lei funcionar conforme rege, a rotina do motorista mudará: “*ele trabalhará mais pressionado, pois inexistirá a liberdade de fazer seus horários*”.

Para o responsável do setor de logística da Cooperativa, a Lei implicará diretamente nas exportações que o país realiza e no abastecimento de grandes centros urbanos. Assim, encarecerão

os produtos industrializados, pois estes levarão mais tempo para chegar ao seu destino, ou seja, os produtos sofrerão reajuste no preço.

Com a criação da Lei do Descanso, mudanças vêm ocorrendo Brasil afora, e não deixaria de ser diferente na Cooperativa Vale Log. Perante esse contexto, pode-se afirmar que o método de trabalhar sofreu alterações. Estas trouxeram impactos positivos, conforme o presidente da empresa. Isto se justifica pelo aumento no valor do frete, resultando no aumento do faturamento da Cooperativa, que contribui para o seu desenvolvimento. Afirma ainda que a quantidade de caminhões continuará aumentando, e sua capacidade de carga. Diz também que: *“tenho praticamente certeza que até 2020 o valor do frete vai continuar em alta”*.

Esse aumento de caminhões pode vir a preocupar, pois o presidente da Cooperativa conta que hoje os postos de combustíveis não têm infraestrutura adequada para abrigar o estacionamento de uma grande frota de caminhões, e se o motorista não estiver até certo horário nos postos, não encontra lugar para estacionar de forma segura. Para isso, o proprietário do posto precisa investir em infraestrutura para continuar vendendo diesel. O responsável logístico relata que, atualmente existem locais em determinadas regiões brasileiras que realizam a cobrança de elevadas tarifas para o veículo repousar e o motorista poder realizar os descansos programados.

Além de investimentos dos órgãos privados, existe a necessidade de os órgãos públicos se preocuparem em realizar investimentos nesse segmento produtivo brasileiro. Caso isso não ocorra, poderão acontecer diversas barreiras entre sindicatos dos motoristas e governo, prejudicando de forma direta o cidadão brasileiro, que além de pagar seus impostos, ainda pagará mais pelos produtos, pois o frete encarecerá.

No Quadro 1 são sumarizados os impactos esperados pelos dirigentes da Cooperativa Vale Log.

Quadro 1 - Impactos esperados pelos dirigentes da Cooperativa Vale Log

IMPACTOS OPERACIONAIS	- Motorista trabalhará mais pressionado; - Inexistência de liberdade de horários.
IMPACTOS ECONÔMICOS	- Exportações e abastecimentos de centros urbanos serão afetados; - Elevação dos preços dos produtos; - Aumento do frete; - Maior faturamento da Cooperativa.
IMPACTOS SOCIAIS	- Não haverá grandes mudanças; - Órgãos públicos e privados precisam fornecer melhor estrutura para os profissionais.

Fonte: Elaborado pelos autores.

Analisando o Quadro 1, percebe-se que a Lei do Descanso implicará em impactos operacionais na Cooperativa. Existe uma preocupação em relação aos problemas que o Brasil enfrenta com infraestrutura e a possível falta de mercadorias nos supermercados. Isso porque a Lei nº 12.619/12 fará com que o trabalhador trabalhe menos. Além disso, o motorista trabalhará mais pressionado, abrindo mão da liberdade de fazer seus horários.

Quanto aos impactos econômicos, esses são vistos como positivos. Eles são justificados em função do aumento nos valores do frete, que, ao longo do ano, sofreram reajustes. Portanto, esses aumentos refletem de forma positiva sobre o faturamento da Cooperativa e dos associados.

Em relação aos impactos sociais, eles existem, porém não são significativos. Não haverá grandes mudanças, embora possam sofrer algumas alterações. Serão necessários investimentos do

setor público e privado para que a Lei possa ser cumprida, oferecendo estrutura aos motoristas, e em consequência, evitar que os impactos sociais tragam dificuldades no exercício da profissão.

4.2 Impactos esperados pelos motoristas

Vigorando desde junho de 2013, a Lei 12.619/12 não vem sendo cobrada pelos órgãos competentes. Os motoristas da Cooperativa Vale Log mostram-se preocupados com a implantação da Lei do Descanso no país. Ela irá impactar diretamente no sistema econômico e social da classe, pois a maioria dos motoristas recebe seu salário baseado no faturamento do caminhão.

Os profissionais do transporte da Cooperativa Vale Log entrevistados para este estudo possuem conhecimento da Lei do Descanso, embora existam algumas dúvidas em relação a ela. Uma diversidade de opiniões também é encontrada entre eles.

Os motoristas entrevistados, em sua totalidade, se mostram contra a Lei do Descanso, quando observada a forma com que foi criada e divulgada, embora concordem que ela deva existir e ser implantada.

Os relatos dos motoristas vêm ao encontro do que o presidente da Cooperativa e o responsável logístico já afirmaram anteriormente, de que o país não possui estrutura adequada para comportar a Lei.

O primeiro motorista entrevistado relatou que está respeitando de certa forma a Lei, mas afirma que não como ela estabelece. Justifica esse descumprimento ao fato de o país não possuir uma estrutura voltada à implementação da Lei. A falta de estrutura é preocupante. Segundo ele, já começa nas rodovias, que se encontram em más condições em certos lugares. Não existem armazéns suficientes para estocar a produção de grãos, que, neste ano, está sendo elevada, inclusive sendo uma safra recorde, segundo informações divulgadas. Outro fator citado por ele é a precariedade em que se encontram os portos. A falta de estrutura é visível. Ressalta que é necessário se adequar à Lei, por mais difícil que seja. O país irá sofrer bastante, pois muitos produtos começarão a faltar, e não adianta colocar mais caminhões. Segundo o motorista 1, as rodovias estão no limite. *“Para se ter uma ideia, é normal no Mato Grosso você encontrar filas de 30 a 40 caminhões andando, um atrás do outro”*. Outro ponto frisado pelo motorista são os incentivos para aumentar a frota brasileira, tendo o país uma estrutura precária para comportar a frota existente.

O motorista 6 relata que a falta de estrutura já existente se agravará se a Lei vigorar com o texto atual. Segundo ele, os caminhões ocupam os postos de combustível sempre nos mesmos horários, o que gera congestionamento nesses lugares e os que chegarem por primeiro ocupam os lugares vagos.

A introdução da Lei trará problemas financeiros para os motoristas, pois o salário não irá mais compensar, se considerado o tempo que se ficará fora de casa. Conforme o presidente da Cooperativa, o salário aumentou, pois o valor do frete subiu, mas a remuneração pode baixar em função de dirigir menos e realizar menos viagens. *“Existem muitas despesas na estrada, é café, é almoço, é jantar. Quando se vê não sobra muito”* comenta o motorista 2.

A Lei vai prejudicar o faturamento do caminhão, reduzindo o salário que vem sendo praticado, relata o motorista 3. Ele acredita que o proprietário do veículo também sofrerá com a Lei, pois irá faturar menos, e a possibilidade de investir em caminhões também diminuirá. *“Com o tempo, a frota estará sucateada”*, expõe ele.

Os profissionais da Cooperativa entrevistados afirmam que, antes de mais nada, é preciso ter estrutura. Para isso são necessários postos de combustíveis que tenham a capacidade de atender a demanda existente, tanto no abastecimento de caminhões como possuindo locais seguros para estacionar e banheiros em boas condições.

A implantação da Lei do Descanso faz com que “os caminhões fiquem mais tempo parados, e caminhões parados é dinheiro parado, ou seja, sempre se perde algum dinheiro”, afirma o motorista 1. Com o veículo parado, a possibilidade de investimentos diminui. Dessa forma pode a frota ficar sucateada, comprometendo o transporte rodoviário. Neste modelo de Lei, conforme o motorista 1, não se consegue pagar o caminhão. “Hoje para pagar um caminhão é necessário percorrer 10.000 quilômetros, para pagar uma prestação equivalente a R\$ 6.000,00. Com a Lei, a quilometragem irá diminuir, e esta precisa render o mesmo faturamento para eu poder pagar a prestação de R\$ 6.000,00”. Nesse caso, o aumento do frete refletirá nos preços finais dos produtos, vindo o consumidor a arcar com os custos decorrentes.

O motorista 4 acredita que não é possível trabalhar no horário que a Lei propõe. Acrescenta que o seu salário é calculado sobre o faturamento do caminhão. “Como recebo por comissão, não vale a pena, o rendimento cai”.

“Ficaremos mais tempo fora de casa”, argumenta o motorista 3. Isso vem ao encontro do que os demais motoristas da Vale Log argumentam, que o tempo de viagem irá aumentar em relação ao que acontece atualmente, ou seja, os motoristas ficarão mais tempo fora de casa para realizar a mesma viagem.

O motorista 6 salienta que, com a Lei em prática, não conseguirá chegar tantas vezes em casa, diferentemente do que ocorre hoje, já que normalmente está em casa todos os finais de semana. Até argumenta que existe a possibilidade de continuar a ir para casa todos os finais de semana, porém, para isso terá que rodar menos quilômetros, o que vai afetar diretamente o salário. “Neste modelo, será difícil conseguir honrar os compromissos já assumidos”.

Quanto ao impacto social, ele existirá se os órgãos públicos não fornecerem condições de estrutura básica para o motorista, já que a Lei 12.619/12 foi criada para valorizar esta classe, comenta o motorista 2. As rodovias e as organizações privadas deverão possuir suporte para colocá-la em prática, de maneira eficiente. A ideia do motorista 2 vem ao encontro do que o responsável logístico já havia comentado anteriormente, que o Brasil precisa modificar a sua infraestrutura para colocar em prática a Lei, que veio para valorizar a profissão do motorista e, conseqüentemente, buscar uma estruturação do segmento de transporte de cargas.

O Quadro 2 apresenta os impactos esperados pelos motoristas da Cooperativa Vale Log.

Quadro 2 - Impactos esperados pelos motoristas da Cooperativa Vale Log

IMPACTOS SOCIAIS	- Dificuldade de trabalhar no horário proposto; - Mais tempo fora de casa; - Menos tempo para ficar com a família.
IMPACTOS ECONÔMICOS	- Falta de estrutura em rodovias, portos, ferrovias, postos de combustível; - Diminuição no faturamento; - Menor possibilidade de investimentos; - Redução dos salários.

Fonte: Elaborado pelos autores.

Dessa forma, pode-se dizer que os motoristas da Cooperativa Vale Log, embora contrários à Lei, procuram se adequar da melhor forma possível para se adaptar a ela. A infraestrutura brasileira carece de melhorias, sendo apontada como precária. Outro ponto que destacam é o menor convívio com a família caso a Lei do Descanso entre em vigor com a redação atual, e a redução nos salários, o que irá impactar na qualidade de vida das pessoas que dependem dessa renda.

Considerando os relatos dos motoristas da Cooperativa, é possível afirmar que a Lei nº 12.619/12 provocará impactos sociais. Estes implicarão em períodos mais longos para realizar as mesmas viagens que são efetuadas atualmente, ou seja, existirá dificuldade em praticar os horários estipulados pela Lei, acarretando em menor tempo disponível para ficar com a família.

Em relação aos impactos econômicos, os motoristas expõem que problemas financeiros serão notados. A falta de infraestrutura em rodovias, portos, hidrovias e também em postos de combustíveis são tópicos que os motoristas relataram, gerando preocupações. Outro ponto exposto é a diminuição do faturamento, que impactará diretamente nos resultados financeiros das empresas cooperadas e no salário dos motoristas. Isso diminuirá a possibilidade de realizar novos investimentos no setor.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este estudo teve como objetivo analisar os impactos econômicos e sociais impostos a partir da Lei nº 12.619/12 na Cooperativa Vale Log, de Arroio do Meio. A partir dele, teve-se a oportunidade de conhecer o processo logístico da Cooperativa, e, aprofundar o conhecimento sobre a Lei do Descanso na Vale Log, como também conhecer as percepções que a Cooperativa e seus motoristas possuem sobre a Lei analisada.

Inicialmente, buscou-se descrever o processo logístico da empresa. Diante disso, pode-se afirmar que a Cooperativa Vale Log trabalha com um sistema logístico prático, que possibilita desenvolver um trabalho em conjunto e, dessa forma, proporcionar o crescimento da Cooperativa e das pessoas envolvidas.

O modal de transporte rodoviário brasileiro atualmente é o que apresenta o maior volume de cargas transportadas. Isso é comprovado no decorrer do estudo realizado, em que é descrito que 60% das riquezas brasileiras são transportadas por esse modal.

O transporte rodoviário nas estradas brasileiras aumentou consideravelmente a frota de veículos de carga nos últimos anos. Estes ocasionaram e continuam gerando elevado número de acidentes e, conseqüentemente, acarretam impactos econômicos e sociais à nação brasileira. devido a esses dados, foi instituída, em 2012, a Lei nº 12.619/12, que tem por objetivo valorizar a classe dos motoristas, proporcionando-lhes jornada de trabalho limitada e controlada. O segundo objetivo específico desta pesquisa foi alcançado ao identificar as características gerais da Lei nº 12.619/12, em que os motoristas necessitam cumprir os horários estipulados pela Legislação, melhorando, assim, a segurança rodoviária.

Em decorrência desses dados, por ser uma nova Lei, sentiu-se a necessidade de averiguar quais os impactos econômicos e sociais que poderiam ser originados na Cooperativa Vale Log, e a partir daí, também verificou-se quais são os impactos logísticos proporcionados.

O trabalho desenvolvido pela Cooperativa Vale Log, que atua no transporte de grãos e fertilizantes, sofreu esses impactos, que se apresentam de forma positiva nessa organização. Os impactos, por sua vez, geraram melhoria no valor dos fretes transportados, o que resultou em maiores faturamentos, embora a remuneração aos motoristas possa baixar em função de realizar menos viagens. Ao analisar os impactos econômicos na atividade principal da empresa, pode-se afirmar que a partir da criação da Lei do Descanso, obteve-se uma melhora no faturamento, que resultará em futuros investimentos previstos na organização.

Em relação aos impactos sociais decorrentes da Lei para a Cooperativa Vale Log, pode-se dizer que o tempo de viagem apresentou um aumento, porém pouca alteração em relação ao modo atual de trabalhar.

O desenvolvimento dos outros modais de transporte não acompanhou a evolução tecnológica dos veículos rodoviários, o que vem dificultando na eficiência dos serviços prestados. Para tanto, existe a necessidade de os poderes público e privado investirem em maneiras eficientes para acompanhar a tecnologia e o desenvolvimento necessário para atender as demandas de produtos que necessitam ser transportados dentro do território brasileiro.

Com o estudo, percebe-se que será necessário que o país invista mais nos modais ferroviários e hidroviários para atender a demanda. A partir da nova Lei, o modal rodoviário não terá capacidade de transportar o volume de cargas que necessitam ser transportadas. Isso ocorre pelo fato de haver restrição dos horários e necessidade de cumprimento da jornada de trabalho proposta. Consequentemente serão necessários altos investimentos nos outros modais para que estes auxiliem no desembargo da produção brasileira.

Sabe-se que o país carece de bastante infraestrutura, apresentando dificuldade para implantar a Lei 12.619/12. Isso porque se trata de uma Lei a ser aplicada em países desenvolvidos, que não é o caso do Brasil.

A Lei necessita passar por alterações no modo como foi criada e instituída. Para tanto, é necessário que órgãos competentes e governo revejam-na, procurando uma flexibilização para a classe dos motoristas. Desse modo, possibilitaria melhorias econômicas e sociais a eles.

Ao analisar os impactos operacionais decorrentes da Lei, constatou-se que o motorista trabalhará mais pressionado, abrindo mão da liberdade de realizar seus horários, sendo visto como um ponto negativo.

À Cooperativa Vale Log e a seus motoristas foram proporcionadas mudanças, tanto econômicas como sociais, com a implantação da Lei do Descanso. Por meio dela surgiu o propósito de valorizar a classe dos motoristas, que são os grandes responsáveis por transportar o desenvolvimento do Brasil. Embora ela tenha provocado mudanças no ambiente empresarial, atingindo a cultura e provocando a resistência dos envolvidos, foi aos poucos visualizada como positiva e aceita. A Lei nº 12.619/12 chegou para ficar, precisando existir, e vigorar da forma mais eficiente possível, a fim de diminuir os acidentes envolvendo veículos de carga e, dessa forma, contribuir para a diminuição das mortes no trânsito brasileiro.

Ao analisar o objetivo do impacto econômico e social da Lei sobre o ponto de vista do empregado, esse foi atendido. Com a implantação da Lei, o valor do frete e o faturamento aumentaram, porém os motoristas se mostram preocupados e com dúvidas, pois acreditam que irão permanecer mais tempo fora de casa e a remuneração não irá se diferenciar.

A Cooperativa Vale Log de Arroio do Meio e seus respectivos motoristas, apesar de apresentarem controvérsias, consentem que a Lei do Descanso necessita existir. Para tanto, um trabalho de conscientização vem sendo realizado, para se adequar da melhor maneira possível, para que a empresa esteja de acordo com a Lei no momento em que esta começar a ser fiscalizada.

REFERÊNCIAS

ANDRADE, Maria Margarida de. **Introdução à metodologia do trabalho científico**: elaboração de trabalhos na graduação. São Paulo: Atlas, 2003.

ANTT. **Tipo de veículo**. Disponível em: <<http://www.antt.gov.br/index.php/content/view/20271.html>>. Acesso em: 10 jul 2013.

BOWERSOX, Donald J.; CLOSS, David J. **Logística empresarial**: o processo de integração da cadeia de suprimento. São Paulo: Atlas, 2011.

BRASIL. Lei Nº 12.619/12, de 30 de abril de 2013. **Consolidação das Leis do Trabalho**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2012/Lei/L12619.htm>. Acesso em: 23 abr. 2013

CAIXETA-FILHO, José Vicente; MARTINS, Ricardo Silveira. **Gestão Logística de Cargas**. São Paulo: Atlas, 2011.

CAMPO E LAVOURA. **Brasil aumenta previsão recorde de colheita da safra 2012/2013**. 08 ago. 2013. Disponível em: <<http://zerohora.clicrbs.com.br/rs/economia/campo-e-lavoura/noticia/2013/08/brasil-aumenta-previsao-recorde-de-colheita-da-safra-2012-2013-4227436.html>>. Acesso em: 16 set. 2013.

DENATRAN. **Frota de veículos: frota 2012** Disponível em: <<http://www.denatran.gov.br/frota.htm>>. Acesso em: 02. abr. 2013.

FREITAS, Maxsoel Bastos de. **Transporte rodoviário de cargas e sua respectiva responsabilidade civil. Jus Navigandi**, Teresina, ano 9, n. 314, 17 maio 2004 . Disponível em: <<http://jus.com.br/revista/texto/5231>>. Acesso em: 4 abr. 2013.

GIL, Antônio Carlos. **Métodos e técnicas de pesquisa social**. São Paulo: Atlas, 2012.

HARA, Celso Minoru. **Logística: armazenagem, distribuição e trade marketing**. Campinas: Alínea, 2011.

MALHOTRA, Naresh. **Pesquisa de marketing: uma orientação aplicada**. 3. ed. Porto Alegre: Bookman, 2001.

MATTAR, Fauze Najib. **Pesquisa de Marketing**. São Paulo: Atlas, 1996.

NOVAES, Antônio Galvão. **Logística e gerenciamento da cadeia de distribuição: estratégia, operação e avaliação**. Rio de Janeiro: Campus, 2007.

ROESCH, Sylvia Maria Azevedo. **Projetos de estágio e de pesquisa em administração: guia para estágios, trabalhos de conclusão, dissertações e estudos de caso**. São Paulo: Atlas, 2010.

VERGARA, Sylvia Constant. **Projetos e relatórios de pesquisa em administração**. São Paulo: Atlas, 2010.