

Transporte Rodoviário e Seus Impactos no Cenário Logístico Atual

Daniela Eugenia Silva Lopes
daniela.eugenia@prof.una.br
UNA/UNATEC

Daniel Moura da Silva
danielsmoura@oi.com.br
UNA/UNATEC

Emerson Evaristo Alves
emersonalves71@gmail.com
UNA/UNATEC

Rosemeire Pereira
rospereira@leroymerlin.com.br
UNA/UNATEC

Yolanda Gramiscelli de Figueiredo
yolanda.figueiredo@prof.una.br
UNA/UNATEC

Resumo: A Lei No 12619/12 conhecida como “lei do descanso” foi promulgada para regulamentar a jornada de trabalho dos profissionais do transporte rodoviário de cargas, criando mecanismos para um melhor controle de suas atividades. O artigo analisou os impactos gerados em todas as etapas e setores da cadeia de transporte, visando compreender de que forma cada componente foi afetado. Para os profissionais regidos pela CLT houve ganho remuneratório motivado pela redução na jornada de trabalho, entretanto, para os transportadores autônomos e comissionados aconteceram perdas nos rendimentos, uma vez que a rigidez da norma impede que a jornada de trabalho se prolongue além dos limites estabelecidos pela lei. No que se refere a cadeia de suprimentos os atrasos nas entregas e a queda no abastecimento foram os efeitos verificados. Isto aconteceu devido ao fato de que as empresas tiveram que contratar mais funcionários, sendo que a redução das jornadas e o equacionamento da demanda à nova realidade resultou em aumento dos custos do transporte. Os impactos foram sentidos em maior ou menor grau em todas as etapas e processos da logística de distribuição, interferindo negativamente nos custos operacionais para transporte em curtas, médias e longas distâncias. A lucratividade das empresas diminuiu forçando reestruturações para adequação à nova legislação. O descontentamento dos trabalhadores autônomos, bem como do empresariado gerou protestos e colocou em discussão a necessidade de reformulação do texto legal.

Palavras Chave: Lei No 12619/2012 - Impactos da Lei 1261 - Custos de Fretes - Transporte Rodoviário - Cadeia de Suprimento

1. INTRODUÇÃO

A Lei N° 12619/12, também conhecida como lei do descanso, entrou em vigor no mês de junho de 2012 e dispõe sobre assuntos atinentes à rotina dos caminhoneiros e transportadores que sejam comissionados, contratados ou autônomos, no que se refere a aspectos da Consolidação das leis do trabalho (CLT), bem como do Código nacional de trânsito (CNT).

Conforme os Art. 2° e 3° da Lei N° 12619/12, implementação da legislação afeta o profissional motorista em pontos relativos a sua jornada de trabalho, regulamenta os períodos de folga e descanso, além de disciplinar as formas de remuneração por período trabalhado. A intenção principal da legislação é garantir ao profissional transportador melhores condições para o exercício da profissão, provendo meios de controlar os períodos de pausa para que a fadiga e o cansaço não venham comprometer suas condições físicas para o desempenho das atividades, contribuindo para um trânsito mais seguro.

Segundo Lima (2012) o dispositivo legal afeta o transportador e, por conseguinte toda a cadeia de suprimentos, desta forma o presente trabalho visa realizar uma análise sobre os impactos advindos da implementação da legislação, na perspectiva prevista pelos legisladores, bem como de qual forma a entrada em vigor da lei afeta as empresas, quanto aos custos de frete, planejamento de rotas, aquisição e manutenção de mão de obra, custos operacionais e encargos trabalhistas. Visa também realizar uma confrontação entre as expectativas e a realidade verificada na implantação, quanto aos níveis de aceitação, analisando os impactos sociais e de que forma a lei está afetando a rotina dos trabalhadores e das empresas de logística.

2. REVISÃO BIBLIOGRÁFICA.

2.1. Transporte Rodoviário de Cargas:

Transporte Rodoviário é um tipo de transporte realizado em estradas, rodovias e ruas, que podem ser pavimentadas ou não. O transporte em questão movimenta mercadorias, matérias-primas, animais, pessoas e muitos outros (FREITAS, [s.d]).

O transporte rodoviário no país possui um papel relevante devido à falta de investimentos em outros modais, maior oferta, dimensão geográfica do Brasil, além disso, pode ser mais dinâmico e ágil, pois possibilita rotas alternativas e permite ir aonde outros meios de transporte não chegam. Segundo Valente (1997) o transporte rodoviário responde por aproximadamente 60% do total de cargas movimentadas. Sua frota transporta desde simples encomendas até safras inteiras, abastecendo as cidades e viabilizando o desenvolvimento econômico do País.

A importância do transporte pode ser medida através de pelo menos três indicadores financeiros: custos, faturamento e lucro. O transporte representa, em média, 60% dos custos logísticos, 3,5% do faturamento, e em alguns casos, mais que o dobro do lucro. Além disso, o transporte tem um papel preponderante na qualidade dos serviços logísticos, pois impacta diretamente o tempo de entrega, a confiabilidade e a segurança dos produtos (FLEURY, 1999).

2.2. Lei N° 12.619/12.

A Lei N° 12.619/12 foi sancionada em 30 Abril 2012 pela Presidenta Dilma Rousseff e surgiu da necessidade de regulamentação da profissão e do descanso dos motoristas no

Brasil, tendo em vista que alguns motoristas tinham uma carga exaustiva de trabalho. Sendo que muitos usavam drogas para não dormir, e a consequência disso era agravada com acidentes nas estradas, e doenças adquiridas com o tempo (PLANALTO, 2012).

Para procurador-geral do Trabalho, Luís Camargo, a Lei Nº 12619/12 chamada lei do Motorista trouxe mudanças na rotina dos motoristas de carga e de passageiros relativas a questões de trânsito e de direitos trabalhistas. Neste último aspecto, pelas novas regras, os motoristas terão de trabalhar oito horas por dia, com intervalo de uma hora para almoço, descansar 11 horas dentro do período de 24h e fazer paradas de pelo menos 30 minutos a cada quatro horas de direção ininterrupta (JUSBRASIL, 2013).

Segundo a referida Lei o controle deve ser feito pelo próprio profissional, por meio de anotações ou tacógrafo e o descumprimento gerará multa por infração grave e retenção do veículo. O objetivo é garantir aos motoristas direitos trabalhistas e proteger sua saúde, assim como aumentar a segurança nas estradas. Os caminhões correspondem a 34% do total de acidentes nas rodovias (PLANALTO, 2012).

A Lei Nº 12619/12 alcança todos os motoristas profissionais (empregados e autônomos) que atuam no setor de transporte de cargas ou passageiros, independente da atividade econômica do empregador ou do local de trabalho (ruas ou rodovias, estradas pavimentadas ou não, área urbana ou rural). Segundo a revista eletrônica do Grupo Álamo Intermodal Logistics (2013) o impacto será sentido nas relações empresa-empregado, na forma de trabalho dos profissionais autônomos e nos negócios que envolvem o setor de logística, em especial nas atividades de transporte elevando os gastos.

2.3. Cadeia de Suprimentos

Segundo Ballou (2006) nas épocas mais antigas da História documentada da humanidade, as mercadorias mais necessárias não eram mais consumidas, nem estavam disponíveis nas épocas de maiores procura. Alimentos e outras *commodities* eram espalhados pelas regiões mais distantes, sendo abundantes e acessíveis apenas em determinadas ocasiões do ano. Os povos mais antigos consumiam os produtos em seus lugares de origem ou as levavam para algum local profundo ou armazenando-os para utilização posterior. Contudo, devido à inexistência de sistemas desenvolvidos de transporte e armazenamento, o movimento das mercadorias limitava-se aquilo que a pessoa conseguia fazer por suas próprias forças, e os bens perecíveis só podiam permanecer guardados por prazos muito curtos. Todo esse limitado sistema de transporte-armazenamento normalmente obrigava as pessoas a viver perto das fontes de produção e as limitava ao consumo de uma escassa gama de mercadorias.

Segundo Ballou (2006) cadeia de suprimentos é um conjunto de atividades funcionais (transportes, controle de estoques, etc.) que se repetem inúmeras vezes ao longo do canal pelo qual matérias-primas vão sendo convertidas em produtos acabados, aos quais se agrega valor ao consumidor.

De acordo com Bond (2002) é a metodologia criada para alinhar todas as atividades de produção, armazenamento e transporte de forma sincronizada visando a obtenção na redução de custos, minimizar ciclos e maximizar o valor percebido pelo usuário final em busca de resultados superiores.

Para Christopher (2009) cadeia de suprimentos é uma rede de organizações conectadas e interdependentes, trabalhando conjuntamente, em regime de cooperação mútua, para controlar, gerenciar e aperfeiçoar o fluxo de matérias-primas e informações dos fornecedores para os clientes finais.

O termo cadeia de suprimentos traz à lembrança imagens de produto ou estoque movendo-se de fornecedores para fabricantes, distribuidores, comerciantes e para clientes ao longo de uma cadeia. Isso certamente faz parte da cadeia de suprimentos, mas também é importante visualizar informações, fundos e fluxos de produtos pelas duas direções dessa cadeia (CHOPRA e MEINDL, 2011).

Uma cadeia de suprimentos típica pode envolver uma série de estágios (Figura1), que incluem:

- Clientes;
- Varejistas;
- Atacadistas / distribuidores;
- Fabricantes;
- Fornecedores de componentes / matéria-prima.

Cada estágio em uma cadeia de suprimentos está conectado pelo fluxo de produtos, informações e fundos. Esses fluxos normalmente ocorrem em duas direções e podem ser gerenciados por um dos estágios ou por um intermediário (CHOPRA e MEINDL, 2011).



Fonte: <http://www.nei.com.br> (2011)

Figura 1: Estágios da Cadeia de Suprimentos

O objetivo de uma cadeia de suprimentos deve ser maximizar o valor geral gerado. O valor que uma cadeia de suprimentos gera é a diferença entre o que o produto final vale para o cliente e os custos que incorrem a ela ao atender à solicitação do cliente. Quanto maior a lucratividade da cadeia de suprimentos, mais bem-sucedida ela é. O sucesso dessa cadeia deve ser medido em termos de lucratividade, e não em termos dos lucros em um estágio individual. Todos os fluxos de informações, produtos ou fundos geram custos dentro da cadeia de suprimentos. Assim, o gerenciamento da cadeia de suprimentos eficaz envolve o

gerenciamento de ativos e produtos, informações e fluxo de fundos para maximizar o excedente total da cadeia (CHOPRA e MEINDL, 2011).

2.4. Custos

Segundo Schier (2011) custos são gastos relativos a bens ou serviços utilizados na produção de outros bens e serviços. É importante observarmos que há um mecanismo interativo entre essas condições operacionais, pois o custo é também um gasto. Este só é reconhecido como custo no momento da utilização dos fatores de produção (bens e serviços) para fabricação de um produto ou execução de um serviço. Ou seja, aquilo que é utilizado na produção: matéria-prima consumida, materiais auxiliares, mão de obra produtiva.

A energia elétrica é um gasto, no ato da aquisição, que passa imediatamente para custo (por sua utilização), sem transitar pela fase de investimento. Uma máquina provoca um gasto em sua entrada, tornado investimento (ativo), o qual é parceladamente transformado em custo, via depreciação, à medida que é utilizada (a máquina) no processo de produção de utilidades.

Quais os principais aspectos de custo nesta área?

Custo de aquisição ou de produção: é o valor de entrada pela aquisição ou produção de bens ou serviços.

Custo de aquisição de materiais: Inclui o valor pago ao fornecedor, subtraído dos impostos recuperáveis e acrescido dos valores em que a empresa incorrer para colocar esses materiais em condições de uso.

Custo de produção: inclui o custo de aquisição de materiais, acrescido dos demais gastos incorridos na produção.

Custo fixo: são os custos que permanecem constantes dentro de determinada capacidade instalada, não se alterando com as modificações na quantidade produzida.

Custo padrão: custo padrão ou *standard* é aquele determinado como o custo normal de um produto. É elaborado considerando um cenário de bom desempenho operacional, porém levando em conta eventuais deficiências existentes nos materiais e insumos de produção.

Custo variável: são os custos que acompanham o crescimento do volume de produção na mesma proporção.

Insumo: bem adquirido para consumo no processo de produção de novos bens ou prestação de serviços.

Análise vertical de custos: consiste em determinar quanto cada custo individual representa percentualmente sobre o total dos custos de um período determinado.

Análise horizontal de custos: esse tipo de análise avalia evolução temporal dos custos, com o objetivo de identificar tendências e anormalidades.

De acordo com os estudos técnicos realizados pelo Departamento de Custos Operacionais e Pesquisas Técnicas e Econômicas – DECOPE/NTC&Logística, o percentual médio de impacto da nova lei, nos custos operacionais é de **14,98% (quatorze vírgula noventa e oito por cento)**, somente na operação de carga fracionada. Tabela 1 evidencia os impactos após a implantação da Lei N° 12.619/12 em cargas fracionadas:

IMPACTO DA LEI 12619 SOBRE OS CUSTOS DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGA FRACIONADA

| FAIXAS DE DISTÂNCIAS | DISTÂNCIAS EM KM | R\$/ton. (antes da Lei 12.619) | R\$/ton. (depois da Lei 12.619) | IMPACTO |
|----------------------|------------------|--------------------------------|---------------------------------|---------------|
| MUITO CURTAS | 50 | 495,57 | 542,7 | 9,51% |
| CURTAS | 400 | 575,40 | 639,61 | 11,16% |
| MÉDIAS | 800 | 722,83 | 831,1 | 14,98% |
| LONGAS | 2.400 | 1330,02 | 1516,34 | 14,01% |

Fonte: DECOPE / NTC & Logística (2012).

Tabela 1: Impactos sobre os custos do transporte rodoviários de carga fracionada.

É importante destacar que, embora, tecnicamente o impacto sobre os custos, com a nova legislação, seja maior nas rotas curtas e muito curtas, uma vez que vem a onerar os custos fixos de difícil diluição nessas rotas, o estudo mostra impacto menor nessas distâncias em virtude dos ajustes que já vinham sendo feitos muito antes da Lei Nº 12.619/12.

2.4.1. Os impactos da Lei nos Custos Operacionais da Carga Lotação ou Grandes Massas

No caso das operações de Carga Lotação ou Grandes Massas, o estudo do DECOPE/NTC&Logística (2012) concluiu que o percentual médio de impactos sobre os custos da operação foi de **28,92%** (vinte e oito vírgula noventa e dois por cento). O estudo revelou ainda queda de produtividade da ordem de **37,5%**, com redução no número de viagens por mês, nas distâncias longas, de **2,25** viagens/mês, tabela 2.

| IMPACTO DA LEI 12619 SOBRE OS CUSTOS DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGA LOTAÇÃO | | | | |
|---|------------------|--------------------------------|---------------------------------|---------------|
| FAIXAS DE DISTÂNCIAS | DISTÂNCIAS EM KM | R\$/ton. (antes da Lei 12.619) | R\$/ton. (depois da Lei 12.619) | IMPACTO |
| CURTAS | 400 | 66,52 | 86,89 | 30,62% |
| MÉDIAS | 800 | 102,63 | 132,80 | 28,92% |
| LONGAS | 2.400 | 247,05 | 313,96 | 27,09% |
| MUITO LONGAS | 6.000 | 572,00 | 722,70 | 26,35% |

Fonte: DECOPE / NTC & Logística (2012).

Tabela 2: Impactos sobre os custos do transporte rodoviários de carga lotação.

Como os custos fixos permanecem no mesmo nível no período anterior à Lei Nº 12.619/12, quando há redução na produtividade do veículo isso acaba por elevar os custos por unidade transportada. No caso das operações de lotação, que operam muito mais em rotas de médias e longas distâncias, a tendência é de que haja uma diluição maior dos custos fixos. Os impactos são menores à medida que o percurso aumenta.

2.4.2. Os Impactos da Lei nos Custos Operacionais de Transporte de Contêiner

Para o setor de transporte de Contêiner, que é um segmento mais específico do transporte, o impacto médio foi de **27,28% (vinte e sete vírgula vinte oito por cento)**, nas distâncias muito curtas. Segundo o trabalho realizado pelo DECOPE/NTC&Logística (2012), houve queda no número de viagens de aproximadamente **28,57%**, o que representa em números absolutos redução de **5,14** viagens/mês nas rotas muito curtas e **3,21** viagens nas rotas médias. A tabela 3, mostra os impactos sobre os custos sobre os transportes de *container's* :

| IMPACTO DA LEI 12619 SOBRE OS CUSTOS DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGA DE CONTÊINER | | | | |
|--|-------------------------|---------------------------------------|--|----------------|
| FAIXAS DE DISTÂNCIAS | DISTÂNCIAS EM KM | R\$/ton. (antes da Lei 12.619) | R\$/ton. (depois da Lei 12.619) | IMPACTO |
| MUITO CURTAS | 180 | 1.203,52 | 1.531,81 | 27,28% |
| CURTAS | 400 | 1701,48 | 2100,09 | 23,43% |
| MÉDIAS | 800 | 2.606,86 | 3133,33 | 20,20% |
| LONGAS | 2.400 | 6.228,36 | 7266,28 | 16,66% |
| MUITO LONGAS | 4.000 | 9.849,87 | 11.399,23 | 15,73% |

Fonte: DECOPE / NTC & Logística (2012).

Tabela 3: Impactos sobre os custos do transporte rodoviários de carga de contêiner.

2.4.3. Impacto da Lei Nº 12.619 no Custo do Transporte Rodoviário de Carga vai de 10% a 35%

Segundo Valdívia (2012) do departamento de custos da NTC, a chamada lei do motorista, traz um impacto de 10% a 35% no custo do transporte rodoviário de carga (TRC), dependendo das variáveis de cada operação.

Segundo ele, o impacto da nova lei varia muito e depende, por exemplo, da distância percorrida. “Quanto maior a distância, mais diluído fica o custo. Quando a operação permite troca de motorista, o impacto também é bem diferente”, exemplifica.

A lei trouxe uma redução da produtividade do caminhão. O veículo vai rodar menos, mas os custos fixos da empresa vão se manter no mesmo patamar”, destaca o engenheiro.

2.4.4. Linhas Gerais

É importante destacar que o objetivo desse estudo não é a de reivindicação de reajustes de frete e muito menos recomposição de custos com insumos, e sim de uma recomposição de margem operacional, em virtude da queda abrupta de produtividade que poderá comprometer, sobremaneira, a sobrevivência das empresas de transporte rodoviário de cargas (DECOPE/NTC&LOGISTICA, 2012).

O repasse imediato desses percentuais é necessário uma vez que a Lei 12.619/12, já está em vigor. As empresas de transporte que não se adequarem às novas regras e não repassarem esses impactos que estão tendo sobre os seus custos, estarão criando passivos trabalhistas com potenciais impactos sobre os seus negócios e até dos seus clientes,

principalmente pelo princípio de responsabilidade civil subjetiva (DECOPE/NTC&LOGISTICA, 2012).

Após a acomodação desse novo cenário, outros custos surgirão, uma vez que serão necessários mais caminhões para atender a mesma demanda. O estudo não aborda os custos com ampliação da frota, contratação de novos motoristas, treinamentos etc. ((DECOPE/NTC&LOGISTICA, 2012).

3. METODOLOGIA

A metodologia utilizada para o desenvolvimento deste artigo foi baseada no estudo da Lei N° 12.619/12 no qual foram realizadas pesquisas em sites, revistas e livros para coletar os dados necessários ao objeto de pesquisa.

Para melhor entendimento do assunto abordado foi realizado entrevista com Sr. José Natan presidente do Sindicato da União Brasileira dos Caminhoneiros (SUBCBH), onde foram analisados os conhecimentos sobre a ótica de quem vive diariamente nas estradas e conhece os desafios que os caminhoneiros conquistam todos os dias.

4. RESULTADOS E DISCUSSÃO

Um dos objetivos desse artigo será conhecer os impactos causados na cadeia de suprimento já que o tempo de entrega e o custo de movimentação dependem do transporte a ser utilizado, devido à falta de investimentos em outros modais, o transporte mais utilizado no Brasil é o rodoviário. Porém dependendo da localização dos fornecedores ou dos clientes isso pode levar dias, com a implantação da Lei N° 12.619/12 que regula a profissão dos motoristas, a carga horária deles não pode ultrapassar 10 horas por dia, o que deve gerar um novo planejamento por parte das empresas.

Um dos principais desafios da logística atual é adequar às mudanças propostas no cenário político, social, cultural e econômico, solucionando os problemas existentes, oferecendo bom nível de serviços aos clientes, bem como um bom planejamento de utilização dos veículos evitando desperdício.

A legislação em vigor nos mostra um caminho de mudanças para os motoristas e empresas, onde os mesmos terão que buscar alternativas para cumprir as normas previstas na Lei N° 12619/12 e no caso de não cumprimento terá penalidades. Este artigo fará um estudo baseado no cenário logístico atual a fim de entender as dificuldades enfrentadas pelas as empresas de transportes e motoristas.

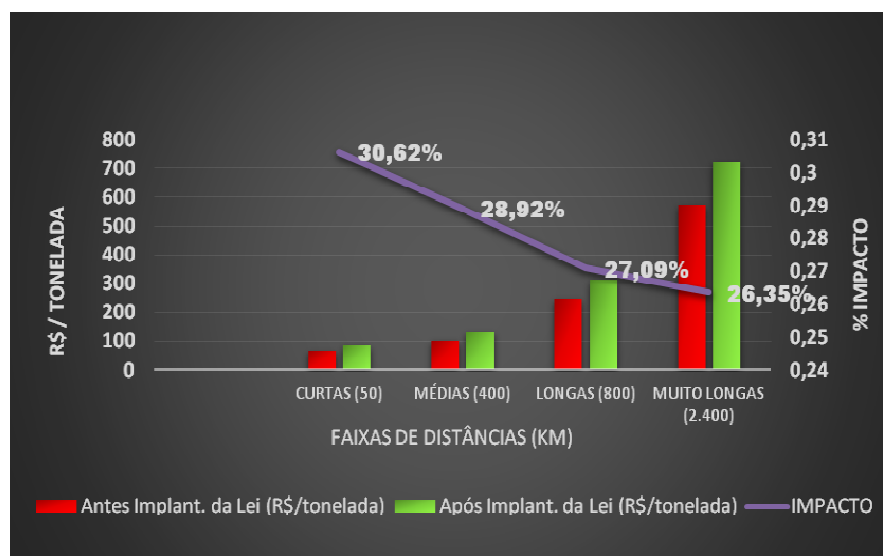
4.1. Entrevista.

A entrevista realizada com o Sr. Jose Natan Emidio Neto, no dia 06/10/13, foi baseada no questionário que se encontra no anexo I. Os resultados da entrevista estão sendo discutidos em sequência.

Com relação aos impactos gerados pela lei do motorista, Emidio Neto (2013) relata que os impactos são em grande escala, pois existem transportadores fechando seus negócios, vendendo suas frotas para os motoristas, e até mesmos alguns dos donos dessas empresas voltando para o trabalho nas estradas devido à falta de profissionais no mercado de trabalho e o impacto nos custos dos fretes que foi muito relevante, pois com a implantação da lei as empresas teriam maiores custos com motoristas, diesel, etc. Além do atendimento dentro prazo exigido pelo cliente, tudo se torna mais complexo.

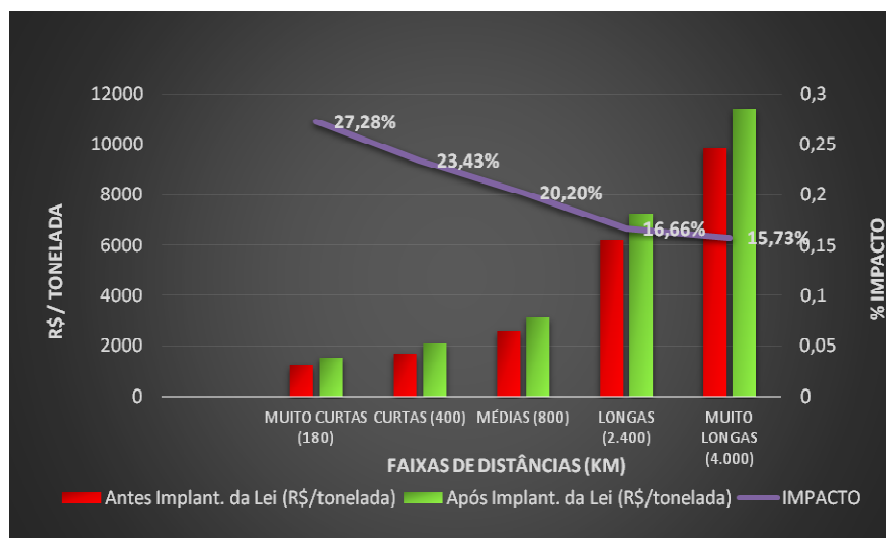
Esses impactos segundo Toporowicz (2013) foram principalmente por causa do aumento de mais de 10% do preço do diesel e a fiscalização da Lei 12619/12 que ficou conhecida como a lei do descanso, por estabelecer a obrigatoriedade de uma pausa a cada quatro horas trabalhadas, foram os principais motivos apontados pelos empresários do setor para uma alta de 30% do valor do frete (ILOS, 2013).

Os impactos após a implantação da Lei 12619/12 sobre os custos do transporte rodoviário de carga lotação, em container e cargas fracionadas estão evidenciados nas figuras 2 a 4.



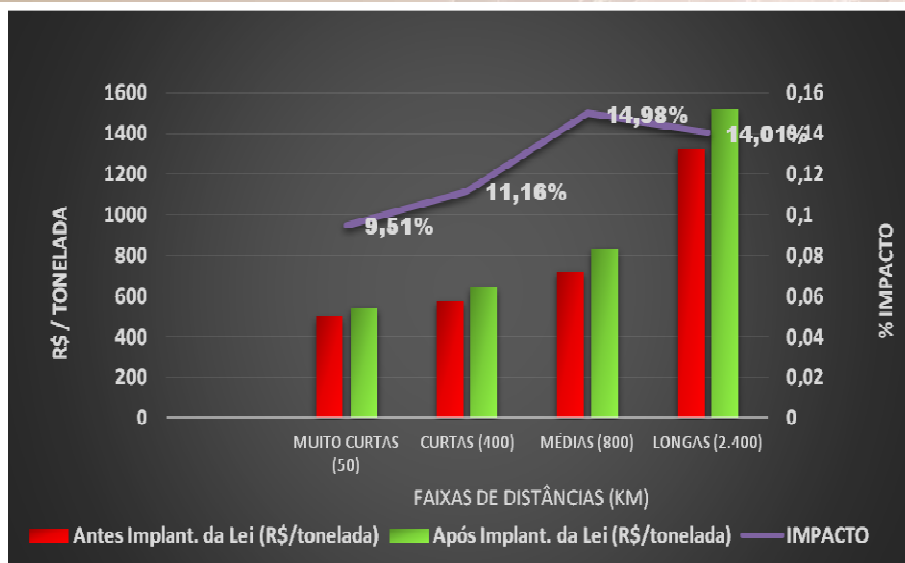
Fonte: Adaptado de DECOPE / NTC & Logística (2012).

Figura 2- Impacto sobre os custos do transporte rodoviário da carga de lotação.



Fonte: Adaptado de DECOPE / NTC & Logística (2012).

Figura 3- Impacto sobre os custos do transporte rodoviário da carga de contêiner.



Fonte: Adaptado de DECOPE / NTC & Logística (2012).

Figura 4- Impacto sobre os custos do transporte rodoviário de carga fracionada.

Em relação ao apoio aos motoristas por parte do governo nas estradas, Emidio Neto (2013), afirma que o governo não implantou nenhum ponto de apoio, embora exista um projeto para implantação que foi vetado pela presidenta Dilma Rousseff, na lei existia um artigo que exigia a construção de bases de apoio nas rodovias privatizadas. Mas justificativas foram dadas sobre possíveis aumentos nos pedágios.

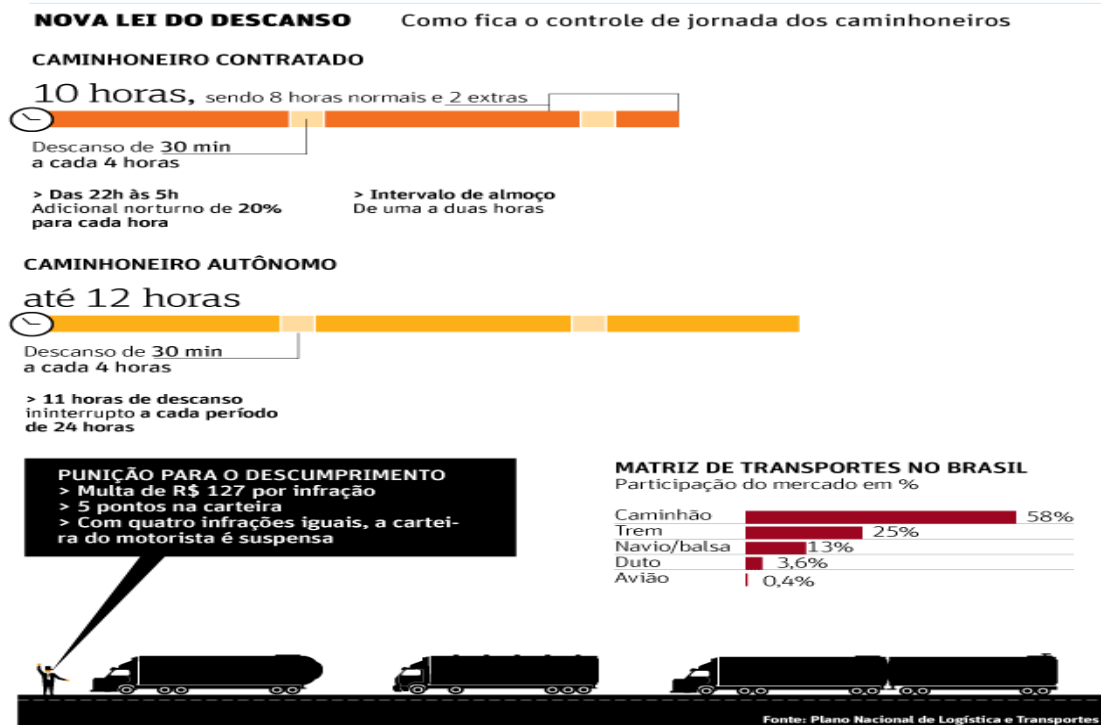
Confirmando a fala de José Natan foi vinculado no site G1, a reportagem onde o condutor Tadeu Macedo Ribeiro, o governo não os oferece nenhuma infraestrutura, ele dorme e depois faz o café no próprio veículo. “Eu cumpro a lei, mas faltam pontos de parada. Há bastantes postos desativados, precisávamos de um ponto de apoio, com lanchonete, restaurante que não fosse tão caro para nós” (G1 2013).

Sem pontos de paradas, o cumprimento da lei é inviável segundo José Araújo China da Silva presidente da União Nacional dos Caminhoneiros do Brasil (UNICAM), já que o caminhoneiro não terá local adequado para descansar (BLOG DO CAMINHONEIRO 2013).

Quanto ao funcionamento da carga horária dos motoristas após implantação da lei 12619/12, Emidio Neto (2013) afirma que a carga horária imposta pela lei do motorista exige que os transportadores e autônomos aloquem dois motoristas para viagens de longa distancia para o cumprimento da lei. Com a falta de fiscalização dos órgãos competentes alguns motoristas autônomos não estão cumprindo a lei, mesmo sabendo que se autuado pagará multa de R\$ 127,00 e a perde de 5 pontos na carteira de habilitação.

O não cumprimento da Lei 12.619/12 pode gerar muitos acidentes, que segundo auditor fiscal do Ministério do Trabalho em Uruguaiana (RS), Jorge André Borges de Souza, o número de mortes de motoristas é alarmante. “Mesmo nove meses após a implantação da Lei 12.619/12 a grande maioria das empresas de transportes permanecem descumprindo a lei, apesar do passivo trabalhista que estão acumulando. Porém, mais de 90% das empresas autuadas pelo Ministério, após receberem a multa, conseguem se regularizar” (REVISTA ELETRÔNICA TRANSPORTA BRASIL 2013).

De acordo com Lei 12.619/12 os motoristas devem seguir um modelo de descanso que foi elaborado pelo Plano Nacional de Logística e Transporte conforme figura 2.



Fonte: (FENACAT, 2013)

Figura 2. Modelo de descanso dos motoristas.

Quanto aos problemas enfrentados junto a Cadeia de Suprimento segundo Emidio Neto (2013), no momento atual é notório que vários desabastecimentos, ou seja, a Cadeia de Suprimento tem sofrido impactos com atrasos das entregas.

Os impactos na cadeia de suprimento variam de acordo com a distância, este problema também relatado por Mauricio Lima Diretor de capacitação do instituto de logística e Supply chain Ilos (2013), nas rotas de longa distância, com cerca de 3.000 km, como exemplo a ligação entre São Paulo e Belém (PA), os impactos ficam ainda maiores em relação ao prazo de entrega, afetando o nível de serviço, uma alternativa para as empresas otimizarem o tempo do motorista pode ser o agendamento das entregas, assim as empresas pode reprogramar o led-time dos pedidos.

As dificuldades enfrentadas com o transporte rodoviário atual, segundo Emidio Neto (2013), estão relacionadas a falta de segurança nas estradas, além existir muitos obstáculos ao longo das rodovias como buracos, falta de sinalização e acostamento. Há um descaso do governo em relação à infraestrutura das rodovias.

Essas dificuldades enfrentadas hoje pelo transporte rodoviário no Brasil, na verdade, são os mesmos do passado, acrescido por nova lei e situação econômica. Benatti, presidente da NTC&Logística (2013), também relata as dificuldades dos antigos problemas já se tornaram crônicos e impedem um melhor desempenho e melhoria no setor. Ainda segundo ele, um dos maiores problemas enfrentados há décadas, continua sendo a deficiente infraestrutura de transportes, que provoca uma baixa produtividade e, conseqüentemente, uma baixa rentabilidade para as empresas do segmento de transporte rodoviário de cargas (TRC). “Neste contexto estão não apenas as condições da malha viária, mas também os sistemas ferroviário, marítimo e aeroviário. Tal situação inviabiliza operações logísticas mais eficientes” (BENATTI, 2013).

Segundo Emidio Neto (2013), na visão das empresas é muito complicado, porque ninguém quer repassar esse custo e elas somente visam lucros. A lei é entendida para os empresários como um mal necessário.

No entanto, segundo especialistas do Congresso em Foco, os efeitos das novas regras deverão ser sentidos pelos empresários e também pelos consumidores, porque se espera que o custo dos fretes aumente e, por consequência, o preço dos produtos. “O transporte rodoviário de cargas, que passa por momentos difíceis, carente de respeito, infraestrutura, segurança, estradas, corrupção, e principalmente os valores de fretes incompatíveis com as despesas operacionais, responsáveis pelos baixos salários de motoristas, excessos de peso transportado, acidentes e mortes nas rodovias” (CONGRESSO EM FOCO, 2013).

Segundo Emidio Neto (2013), não mudaria nada na lei porque conhece todos os perigos que podem ser causados pelo cansaço no volante, sobre a questão do sono são eminentes os riscos. A fiscalização deve ser efetiva nas estradas.

De acordo com informação de Dr. Marcos Aurélio (NTC&Logística) é necessário haver mais conhecimento sobre a Lei 12.619/12 entre os caminhoneiros e empresários. “Essa lei surgiu pra resolver um problema sério, um problema social que ainda existe no Brasil. Um promotor de Rondonópolis entrou com uma ação civil pública, porque descobriu que os caminhoneiros daquela região estavam dirigindo há muito tempo sem parar, há 14, 16, até 36 horas sem dormir”, explicou o consultor da NTC&Logística. Para o jurista, a lei cumpre um papel importante no sentido de salvaguardar tanto o cumprimento dos direitos trabalhistas dos motoristas, mas também o respeito à saúde do trabalhador (REVISTA FENACAT, 2013).

Conforme Emidio Neto (2013), o motorista quer viver de comissão de frete, ou seja, quanto mais viagens realizar, será mais remunerado para assim quitar suas dívidas. Portanto a maioria deles é contra a lei.

E conforme informação da revista Fenacat os motoristas profissionais não tem um salário compatível com suas necessidades, segundo a representante Virgínia da Federação Nacional das Associações de Caminhoneiros e Transportadores (FENACAT) muitas vezes os motoristas não conseguem reivindicar suas necessidades diárias. “A regulamentação foi feita, o ponto de partida foi dado. Mas é preciso continuar discutindo, é preciso que vocês expressem suas insatisfações junto às autoridades, que participem das discussões feitas pela Comissão, senão vamos demorar mais 20 anos para resolver qualquer coisa”, justificou Virgínia (REVISTA FENACAT, 2013).

Existe no mercado informação de que há muitas vagas de emprego em aberto para motoristas após implantação da lei, e conforme Emidio Neto (2013) acredita que a formação intelectual atualmente não se forma muitos motoristas, pois o motorista trabalha por vocação e com a implantação da nova lei, não desperta interesse nos novos motoristas. E como se percebe no cenário atual vemos o setor.

Em busca de formar profissionais para o setor algumas empresas, autarquias e entidades ministram cursos para formação e aperfeiçoamento de motoristas para o mercado de trabalho atual, até abril de 2013 foram treinados 315 profissionais em caminhão médio e 1.150 alunos nos cursos voltados para carretas com previsão de novas turmas para outubro deste ano. Segundo o dirigente do Sest Senat, José Vicente Pinto Júnior com o risco iminente da falta de mão de obra no setor, a Federação das Empresas de Transportes de Carga do Estado de Minas Gerais (Fetcemg), o Sindicato das Empresas de Transportes de Cargas do Estado de Minas Gerais (Setcemg), o Serviço Social do Transporte (Sest) e o Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte (Senat) firmaram uma parceria com a Iveco, concessionária Deva e a Mercedes-Benz (JORNAL HOJE EM DIA, 2013).

De acordo com diretor executivo da CNT, Bruno Batista a carência de pessoal ao volante é mais um obstáculo no caminho de desenvolvimento econômico do país, já que 62% do total de cargas são transportadas via rodovias. “Olhando o mercado uns anos atrás, a profissão de motorista era quase uma tradição familiar, passada de pai para filho. Porém, com o crescimento da economia dos últimos 10 anos, os jovens foram buscar outras oportunidades. Com isso, falta profissionais”, para ele a nova lei só agravou a escassez. “Em percursos de longa distância, a empresa tem que colocar mais de um motorista. Se um já está complicado...”, (NTC&LOGÍSTICA, 2013)

De acordo com Emídio Neto (2013), o motivo da implantação da lei é estabelecer horários de descanso entre as viagens, ou seja, delimitando horários de circulação e descanso para os motoristas, evitando assim os acidentes, já que o caminhoneiro tinha um horário de trabalho muito extenso, causando fadiga, acidentes. Os benefícios são sobre as questões de saúde dos motoristas, e o descanso para os mesmos, e também temos outra necessidade que motivou a redação da lei é justamente a “segurança jurídica” que envolve o trabalho do motorista.

Conforme o Dr. Marcos Aurélio, a lei defende tanto o salário do empregado, quanto o controle do trabalho por parte do empresário. “Então a grande mudança veio justamente com este ponto, passou-se de nenhum controle da jornada, para um controle total da jornada de trabalho do empregado”, justificou Dr. Marcos Aurélio (REVISTA FENACAT, 2013).

4.2. Impactos Sociais

Segundo Portal eletrônico Logweb (2013), pode-se perceber que uma grande parte dos trabalhadores não foram beneficiados por completo após implantação da Lei 12.619/12, principalmente os que não possuem vínculo de emprego, e que atuam de forma autônoma.

Os motoristas autônomos possuem uma série de obrigações, que poderiam ser divididas com o empregador, como, por exemplo, na vistoria do veículo que irá ser utilizado. A decisão da viagem ou não, pela lei, ficou a critério do próprio condutor, o que pode gerar sérios riscos à saúde do trabalhador, e da própria sociedade (BARROS, 2012).

Os acidentes, que acontecem em números assustadores nas estradas, revelam que o sono é um dos principais vilões das estradas. O cansaço, o tempo de trabalho, a duração da viagem, a escuridão, a visão diminuída e o consumo de álcool podem influenciar no aumento do estado de sonolência, o que faz com que muitos motoristas cochilem ao volante ou durmam enquanto dirijam (MARTINS, 2012).

Muitos motoristas, visando diminuir o cansaço e a sonolência, fazem uso de bebidas alcoólicas, drogas ilícitas, e drogas lícitas, como medicamentos conhecidos como “ribiti” que permitem ficarem horas e horas sem dormir, mas causam efeitos colaterais diversos como irritabilidade, aumento da sudorese, dor de cabeça, taquicardia, entre outros sintomas, bem como a diminuição na atenção e na capacidade de tomada de decisões indispensáveis ao motorista na estrada (MARTINS; LEIRIA, 2012).

4.2.1. Impactos Políticos

Devido às diversas manifestações e discussões por causa da Lei 12.619/12, o governo Federal admite a possibilidade de rever a “Lei do Descanso”, que determina jornadas de no máximo oito horas diárias para motoristas em estradas e regulamenta o exercício profissional no transporte rodoviário brasileiro. As entidades que representam o agronegócio pressionam para que a lei seja revista e afirmam que, se efetivada, ela pode aumentar o valor do frete e encarecer o preço da produção agropecuária (BLOG DO CAMINHONEIRO, 2013).

Segundo DECOPE/NTC&Logística (2012), os empresários do setor de transporte, associações e sindicatos de motoristas tem se mostrado desfavoráveis a Lei 12.619/12, alegando que grandes partes dos motoristas não foram beneficiados, e sua carga de trabalho foram reduzidas por causa da fiscalização. Para os produtores, como para as transportadoras, a indústria e os motoristas para eles é preciso urgência revisar os artigos mais críticos e adequar a implementação a realidade do Brasil, e os governantes sentem a pressão, para a adequação da lei a realidade brasileira.

4.2.2. Impactos Econômicos

Segundo a Revista Valor Econômico (2012) com a Lei 12.619/12, fica claro que as operações de transporte sofrerão aumentos significativos e inevitáveis em seus custos por conta da queda na produtividade, contratação de novos motoristas, redução do número de viagens, e aumento da quantidade de veículos, entre outras medidas que terão de ser tomadas para cumprimento da mesma.

Estudos afirmam que em virtude da redução da quilometragem rodada/mês, haverá aumento do prazo de entrega em aproximadamente 56%, além disso, os prazos de entrega, ajustados em contrato ou prometidos comercialmente, serão prolongados, já que a jornada de trabalho do motorista será aumentada (SOFTCENTER, 2012).

O empregador teve todos seus custos aumentados, com a exigência da Lei 12.619/12 com as mudanças de controle de horário, bem como com pagamentos exorbitantes de horas extraordinárias, que irão aumentar muito os custos orçamentários e o empregador terá que contratar mais motoristas, investir em mais caminhões, para poder fazer o mesmo percurso no mesmo tempo, com mais pessoal. Outra solução será a opção do empregador investir em mão de obra terceirizada, visando à diminuição dos seus custos, o que irá aumentar os custos do motorista terceirizado (NTC, 2013).

4.2.3. Impactos Culturais

De acordo com revista Valor Econômico (2013) a Lei 12.619/12 alterou a maneira com que os motoristas trabalham, lidam com a estrada, com seus empregadores e com sua própria profissão. A adaptação ao novo e as novas regras demanda tempo e disciplina, principalmente quando, as maiorias dos trabalhadores terão perdas consideráveis de tempo e de dinheiro.

A Lei 12.619/12 afirma que é função do trabalhador verificar as condições de segurança do veículo, mas tendo em vista que, caso não haja condições de segurança, a lei não informa como o motorista deverá proceder, e caso exista algum vício oculto no veículo, não informa também quem irá se responsabilizar pelo dano, será responsabilidade do motorista ou do empregador, caso tenha empregador (ILOS, 2013).

Para DECOPE/NTC&Logística (2012), falta de autonomia que a nova lei destina a profissão deixa os motoristas sem saberem bem a quem recorrer e como proceder em relação a questões antes corriqueiras no dia a dia de suas funções. A lei necessita de ajustes mais adequados à realidade de uma categoria de profissionais que necessita de melhorias adequadas ao seu dia a dia nas estradas.

4.3. Possibilidades para diminuir os impactos da nova legislação nos custos dos processos logísticos.

Segundo o estudo realizado pela DECOPE/NTC&Logística (2012), os impactos da legislação sobre os custos podem ser minimizados com a melhora dos processos logísticos, como por exemplo:

Os impactos da legislação sobre os custos podem ser minimizados com a melhora dos processos logísticos.

Redução nos tempos de carga e descarga no cliente. O quanto menos tempo se levar para a operação de carga e a descarga, maior será o aproveitamento do veículo, uma vez que aumentará o número de viagens por mês. O veículo parado compromete a diluição dos custos fixos diretos e as despesas indiretas. Por exemplo, o custo da hora parada de um cavalo mecânico e um semirreboque, é de R\$ 81,68 p/hora, ou R\$ 3,10 por tonelada por hora;

Diminuição das restrições à circulação de caminhões tanto nas marginais da cidade de São Paulo, quanto nos centros urbanos de uma maneira geral. Quanto mais **restrições à circulação de caminhões nos centros urbanos**, mais veículos as empresas terão que adquirir e colocar em circulação para transportar o mesmo volume de carga, gerando como consequência, aumentos de custos operacionais e aumento do volume de caminhões nas vias públicas. No caso da circulação de caminhões nas Marginais paulistanas, essa medida compromete o início das viagens de empresas de transporte que precisam das marginais, como elo uma rodovia e outra. Como consequência, redução do número de viagens possíveis no mês, atraso na entrega da carga no destino, aumento do número de veículos para o mesmo volume de carga/mês etc.

Melhor aproveitamento da capacidade dos veículos, uma vez que, quanto maior for esse aproveitamento, melhor será diluído o custo fixo por tonelada;

Maior agilidade na liberação dos veículos nos postos fiscais das fazendas estadual e federal, na fronteira entre os estados. Quanto mais tempo os caminhões ficam parados na fronteira entre os estados, por exemplo, maior será o comprometimento da eficiência do veículo, com:

- Maior dificuldade para diluição dos custos diretos e indiretos;
- Aumento dos custos por tonelada;
- Aumento nos prazos de entrega no cliente final;
- Aumento da necessidade de mais veículos para concluir o mesmo volume de carga contratada por mês.

Esse efeito somente poderá ser amenizado por meio de parcerias entre Transportadores, Embarcadores e Governos ((DECOPE/NTC&LOGISTICA, 2012)).

5. Conclusão

O trabalho baseou-se no estudo e na análise dos impactos gerados pela implantação da lei 12619/12 “lei do descanso”. Através desse estudo foi possível verificar que a implantação da legislação provocou efeitos distintos entre as diferentes classes de transportadores.

Para os profissionais regidos pela CLT houve ganho remuneratório motivado pela redução na jornada de trabalho, entretanto, para os transportadores autônomos e comissionados aconteceram perdas nos rendimentos, uma vez que a rigidez da norma impede que a jornada de trabalho se prolongue além dos limites estabelecidos pela lei.

No que se refere a cadeia de suprimentos os atrasos nas entregas e a queda no abastecimento foram os efeitos verificados. Isto aconteceu devido ao fato de que as empresas tiveram que contratar mais funcionários, sendo que a redução das jornadas e o equacionamento da demanda à nova realidade resultou em aumento dos custos do transporte.

Os impactos foram sentidos em maior ou menor grau em todas as etapas e processos da logística de distribuição, interferindo negativamente nos custos operacionais para transporte em curtas, médias e longas distâncias.

A lucratividade das empresas diminuiu forçando reestruturações para adequação à nova legislação. O descontentamento dos trabalhadores autônomos, bem como do empresariado gerou protestos e colocou em discussão a necessidade de reformulação do texto legal.

6. Referências

ALAMO INTERMODAL LOGISTICS. Impacto de custo devido a nova lei do motorista, [s.d.]. Disponível em: < <http://www.alamo.com.br/noticia/impacto-de-custo-devido-a-nova-lei-do-motorista>>. Acessado em 06/09/2013.

BALLOU, RONALD H. Gerenciamento da cadeia de suprimentos/logística empresarial; tradução Raul Rubenich. – 5. Ed. – Porto Alegre: Bookman, 2006.

BRASIL. Lei n. 12619, de 30 de abril de 2012. Dispõe sobre o exercício da profissão de motorista... Diário Oficial da União, Poder Executivo, Brasília, DF, 2 maio 2012. Seção 1, p. 5-6. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/12619.htm. Acessado em: 20/08/2013.

CHOPRA, SUNIL; MEINDL, PETER. Gestão da Cadeia de Suprimentos - Estratégia, Planejamento e Operações. - 4ª Ed. - 2011

EMIDIO NETO, JOSE NATAN. Presidente do Sindicato da União Brasileira dos Caminhoneiros e Afins. Entrevista realizada no dia 06/10/13.

FEDERAÇÃO NACIONAL DAS ASSOCIAÇÕES DE CAMINHONEIROS E TRANSPORTADORES Disponível em: www.fenacat.org.br/index.php?pg=imprensa/2013_imprensa11. Acesso em: 15/09/13.

FLEURY, PAULO FERNANDO. Avaliação do Serviço de Distribuição Física: relação entre a Indústria de Bens e o Comércio Atacadista e Varejista. Revista Gestão e Produção. vol. 4. 1999

<http://www.bomjesustransportes.com.br/noticia/320/qual-o-impacto-da-lei-do-motorista-12619/12-sobre-o-custo-do-transporte-rodoviario-de-carga>, acessado em 10/09/2013.

NEI. Uma nova extensão para a logística. 2011. Disponível em: http://www.nei.com.br/artigos/download/outubro_planejamento_2011.pdf. acessado em: 10/09/2013.

ILOS. 2013. Disponível em: www.ilos.com.br. Acessado em 26/09/2013.

NTC & Logística. NTC DIVULGA ESTUDO SOBRE IMPACTOS DA LEI 12.619, (2012). Disponível em: < http://www.portalntc.org.br/index.php?option=com_content&view=article&id=47968:ntc-divulga-estudo-sobre-impactos-da-lei-12619&catid=192:noticias-em-destaque>. Acessado em 08/10/2013.

PORTAL LOGWEB. Velhos e novos problemas atingem o setor. 2009. Disponível em <http://www.logweb.com.br/novo/conteudo/noticia/20922/velhos-e-novos-problemas-atingem-o-setor/>. Acessado em 06/09/2013.

PROCURADORIA REGIONAL DO TRABALHO DA 12ª REGIÃO. Extraído pelo JusBrasil. Lei 12.619/12 muda rotina dos motoristas de carga e de passageiros em busca de mais segurança nas estradas. 2012. Disponível em: www.mpt-prt12.jusbrasil.com.br/noticias/100017487/lei-12619-12-muda-rotina-dos-motoristas-de-carga-e-de-passageiros-em-busca-de-mais-seguranca-nas-estradas. Acessado em 06/09/2013.

SCHIER, CARLOS UBIRATAN DA COSTA. Gestão de Custos – 2. Ed. rev., ampl. e atual – Curitiba: Ibpex, 2011.

SOFTCENTER. NTC divulga estudo sobre impactos da Lei 12.619. [(s.d.)]. Disponível em: <http://www.softcenter.com.br/noticias-antiores/392-ntc-divulga-estudo-sobre-impactos-da-lei-12619-#5822872753058451>. Acessado em 26/09/2013.

VALENTE, AMIR MATTAR. Gerenciamento de Transporte e Frotas. São Paulo: Pioneira, 1997.

VICTOR JOSÉ. Repórter do Portal Transporta Brasil. Seminário na Câmara dos Deputados abre espaço para debate sobre a Lei do Motorista. 2013. Disponível em: <http://www.transportabrasil.com.br/2013/05/seminario-na-camara-dos-deputados-abre-espaco-para-debate-sobre-a-lei-do-motorista/>. Acessado em 10/09/2013.