

## **CARTA ABERTA AOS TRANSPORTADORES AUTÔNOMOS**

As manifestações que se propagam pelo Brasil afora, já há dias, através de paralisações parciais e momentâneas de diversas rodovias federais e estaduais, trazem para a sociedade um sinal de alerta: vivemos uma verdadeira crise no setor de transporte de cargas.

Em matéria veiculada em nosso site ([www.unicam.org.br](http://www.unicam.org.br)), sob o título “**o perigo das manifestações desorganizadas**”, abordamos os últimos acontecimentos, dando conta das paralisações e acentuando os riscos que delas decorrem, apontando a existência de diversos fatores que poderiam justificar a adesão tanto de autônomos quanto de empresas de transportes ao movimento.

A mobilização, que ao que transparece surgiu de forma espontânea, sem organização pontual por parte de entidades representativas do setor, vem tomando forma e corpo, fato que não pode ser ignorado em razão das divulgações que são feitas pela mídia.

Como dissemos, vivemos uma inquestionável crise em nosso setor.

Nesta crise, o que se presencia, em muitos casos, é o verdadeiro ‘salve-se quem puder’. Neste verdadeiro ‘jogo de empurra’, onde cada um dos envolvidos no complexo e importante segmento do transporte rodoviário de cargas tenta ‘salvar a sua pele’, o resultado não pode ser outro que não um desfecho drástico.

Quando um quadro como este se estabelece, manifestações como as que não param de surgir em todo o Brasil, de norte a sul, de leste a oeste, no centro-oeste, feitas por empresários ou por autônomos, embora desorganizadas, tendem a ecoar e a tomar corpo; quando tomam corpo, dada a gravidade das causas que as fizeram surgir, caminham para o agravamento; diante de um agravamento desorganizado, não se pode prever os resultados.

Antes que o caos total se instale, é melhor que todos os envolvidos na questão assumam suas parcelas de culpa e, em conjunto, caminhem para uma solução que atenda a seus interesses, mas sem se esquecer dos anseios da nação.

Nossa entidade, representativa do segmento, mantém sua postura de buscar, a todo custo, a solução que melhor atenda aos interesses de todos os envolvidos, sejam eles os transportadores autônomos, os empresários do setor, os embarcadores de cargas e o próprio Governo.

E neste ponto não estamos a falar de questões político-partidárias, mas sim institucionais e setoriais, com vistas a encontrarmos a solução que melhor atenda ao problema instalado.

Não podemos ignorar que toda essa mobilização, que se iniciou espontaneamente (ao que parece), tenha ocorrido exatamente agora, às vésperas de alardeados movimentos de mobilização em desfavor do Governo.

De qualquer forma, estando diretamente envolvidos no setor e, por conseqüência, bem informados acerca da ocorrência dos fatos nos mais variados rincões de nosso País, não podemos nos furtar a expressar nossa opinião.

Nesse sentido, estando diante de paralisações levadas a termo por transportadores autônomos, por empresários do transporte ou mesmo por motoristas empregados, é fato que motivos não faltam para que os desejosos possam, aderindo ao movimento, passar a defender suas bandeiras.

O setor de transporte vive um verdadeiro estado de calamidade. Nunca estivemos tão à míngua de condições que nos propiciasse dar continuidade ao desenvolvimento de nosso papel. E o pior é que isso não ocorre por falta de programas de incentivo e atendimento de reivindicações por parte do Governo Federal, **por incrível que pareça.**

Nos últimos anos, foram obtidos diversos benefícios que imaginávamos pudessem alavancar o segmento, com melhores condições de trabalho no setor, especificamente em relação aos transportadores autônomos. E temos a certeza de que a intenção do Governo sempre foi no sentido de nos favorecer, sem qualquer tipo de proteção negativa, mas pelo mero fato de entender nossas necessidades.

Vejamos os seguintes exemplos:

- a) **fim da “carta frete”**, instituindo o pagamento eletrônico, por conta bancária ou meio magnético;
- b) criação do **“vale pedágio”**;
- c) programa procaminhoneiro, voltado à aquisição de caminhões com juros subsidiados pelo BNDES;
- d) redução da base de cálculo do IR do transportador autônomo, de 40% para 10%;
- e) obrigatoriedade legal do pagamento de estadia, a R\$ 1,00 a tonelada/hora parada;
- f) **em vias de sanção presidencial**, a proibição de cobrança de taxa para saques de dinheiro através dos cartões eletrônicos de pagamento de frete;
- g) **em vias de sanção presidencial**, a elevação do valor da estadia de R\$ 1,00 para R\$ 1,38 a tonelada/hora

parada, montaria e periodicamente corrigido.

Todavia, vejam a realidade atual, mesmo após a implantação dos programas e benefícios acima indicados:

- a) **“carta frete”** – a lei nº 11.442/10 proibiu o pagamento de frete por meio de carta-frete, estabelecendo que somente através de depósito em conta bancária ou outro meio eletrônico o valor do frete do transportador autônomo pode ser pago. Passados 5 (cinco) anos, não mais de 10% de todo o movimento de frete no País é realizado através de depósito bancário ou meio eletrônico. O pior é que a carta-frete continua sendo utilizada, sem fiscalização. Os autônomos são verdadeiramente explorados, tendo que trocar o pseudo título em postos previamente indicados, obrigados a consumir no local, pagando combustível a preço superior ao praticado no mercado;
- b) **Vale pedágio** – embora a lei nº 10.209/01 tenha instituído o referido benefício, ainda hoje de forma maciça os transportadores autônomos não são beneficiados. A fraude é gigantesca, com empresas destacando do valor do frete o equivalente ao vale pedágio, com o intuito de demonstrar que estariam cumprindo com o seu dever;
- c) **procaminhoneiro** – aqui a situação é ainda mais grave. Voltado a permitir que a frota dos transportadores autônomos pudesse ser renovada, dada a vida já vencida dos veículos que circulam por nossas estradas e cidades, o programa **deveria** ser acessado por verdadeiros transportadores autônomos. Todavia, verifica-se que empresários do setor se beneficiaram do programa,<sup>3</sup>

ficando os autônomos desamparados. Os agentes financeiros envolvidos nos financiamentos, que trabalham com o dinheiro público do BNDES, constantemente recusam financiamentos a autônomos, mesmo havendo fundo garantidor, sem sequer dar justificativas plausíveis para tal conduta. Há diversos casos em que o agente financeiro, negando o financiamento ao caminhoneiro, sob a alegação de elevado risco, ato contínuo empresta dinheiro próprio, a juros altíssimos e a prestações superiores àquela que o caminhoneiro pagaria. E o pior é que para o BNDES nada há a ser feito. Como isso soa no meio da categoria? Como podem acreditar nesse sistema se isso é uma verdadeira realidade? Como agentes financeiros com tal perfil podem atuar com dinheiro público? São questões como essas que geram descontentamentos.

- d) redução da base de cálculo do IR** – embora a alteração tenha passado a espelhar a realidade dos custos suportados pelo transportador autônomo, grande parte dos transportadores autônomos, para manter vínculo de trabalho com as empresas que os contratam habitualmente, são obrigados a se inscrever junto ao fisco como empresários, perdendo, assim, o benefício em favor dele criado.

A realidade atual é que passamos por uma verdadeira crise, principalmente em decorrência do valor do frete atualmente praticado.

Muitos caminhoneiros autônomos já não suportam mais o exercício do trabalho tendo como contrapartida frete inferior a seus custos.

Vivemos um momento em que muitos embarcadores somente desejam pagar o denominado “frete retorno”. Que “frete de retorno” é este? Retorno para onde, se o caminhoneiro circula, muitas vezes, o Brasil de ponta a ponta? Ora, “frete retorno” é sinônimo de “frete insuficiente para a cobertura do custo do transporte”; é sinônimo de “subsídio suportado pelo transportador”, seja ele autônomo ou mesmo empresário.

Por outro lado, em nosso dia-a-dia deparamos com empresários do transporte que, de certo modo, já tendo implementado toda sorte de mecanismos voltados a minimizar seus custos, já não têm mais como apertar suas torneiras.

Daí porque, na visão de nossa entidade, antes que o caos total se instale, é melhor que todos os envolvidos assumam suas parcelas de culpa e, em conjunto, caminhem para uma solução que atenda a seus interesses, mas sem se esquecer dos anseios da nação. E esses envolvidos são tanto os transportadores autônomos e empresários do setor quanto os embarcadores e o Governo.

Entendemos, diante da atual crise em relação ao frete, a necessidade de sua administração por parte do Governo Federal, através de planilhamento que espelhe os reais custos do setor e consagre margem de lucro que permita aos transportadores autônomos poder manter tanto a si quanto à sua família.

A ANTT já administra o preço de transporte rodoviário interestadual de passageiros. Portanto, nada de estranho pode existir em se administrar, ainda que temporariamente, o preço dos transportes rodoviários de cargas dos transportadores autônomos, estabelecendo margem a ser repassada às transportadoras, pelo trabalho por elas desenvolvido, quando intermediarem atividades no transporte.

Nos dias atuais, os conhecimentos de transportes são eletrônicos, estando sob os cuidados e acompanhamento da ANTT. É muito factível e tecnicamente possível, o acompanhamento, por parte da Agência, de preços de transporte rodoviário de cargas quando realizado por autônomos.

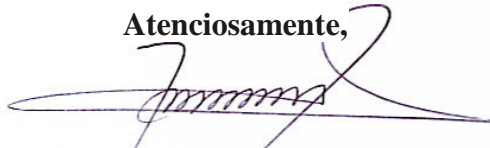
Enfatizar que o transporte de cargas, para o País, representa atividade de inquestionável importância, tanto econômica quanto social, não é demais. Tal importância suscita o fator “interesse público” para a implementação de mecanismo de administração dos fretes, ao menos até que o segmento se normalize.

E essa administração no preço dos transportes rodoviários feito pelos autônomos, através da ANTT ou outro órgão que detenha conhecimento e competência para tanto, não representa a instituição de cartel ou coisa que o valha, mas simplesmente a tomada de medida necessária para que um setor de vital importância para o Brasil não sucumba.

A par de tudo isso, é necessária a instituição de uma política que sirva de “fechamento” para a implantação efetiva de todos os programas até agora criados pelo Governo Federal em favor dos transportadores autônomos. Para isso,

os atores do setor, em conjunto com o Governo Federal, devem, desde já, arregaçar as mangas e começar o trabalho.

**Atenciosamente,**



---

**José Araújo Silva - China**

**Presidente**