

# Leis não alteraram perfil dos caminhoneiros no Brasil, mostra estudo

**Motorista de caminhão ainda trabalha mais do que o permitido e tem rendimento e escolaridade baixos**

Caio Albuquerque-Esalq/Jornal da USP

No Brasil, cerca de 2 milhões de caminhoneiros percorrem as estradas diariamente. Dada a importância desse grande contingente de trabalhadores, pesquisadores da Escola Superior de Agricultura Luiz de Queiroz (Esalq) da USP buscaram analisar os efeitos da Lei do Descanso e da Lei do Caminhoneiro, instituídas nos últimos anos, no perfil desses profissionais no País. O estudo revelou que, mesmo após mudanças na legislação, jornadas de trabalho exaustivas e baixa remuneração ainda marcam a vida nas estradas.

O trabalho envolveu, primeiramente, elencar variáveis que identificassem os motoristas de caminhão no Brasil, assim como suas características individuais e socioeconômicas, tais como sexo, etnia, região onde residem, nível de escolaridade, rendimento, horas trabalhadas e formalização.

“Realizamos a análise descritiva dessas características tanto por regiões do Brasil, quanto no período contemplado pela Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílio do IBGE, entre os anos de 2002 a 2015.” Os dados mostram que 80% dos caminhoneiros possuem entre 30 e 60 anos; 85% ganham entre um e três salários mínimos; 58% trabalham com carteira assinada e 27%, por conta própria; 58% têm Ensino Fundamental completo e 35%, Ensino Médio completo; 43% trabalham mais do que a lei determina (44 horas semanais).

“Este número de profissionais representa 3,4% da população economicamente ativa de homens no Brasil”, aponta o



economista Lucas Lima, autor de uma pesquisa que analisa o perfil socioeconômico dos motoristas de caminhão no Brasil. “Também investigamos o efeito da Lei do Descanso, que passou a vigorar no ano de 2012, e da Lei do Caminhoneiro, que entrou em vigor em 2015, sobre a jornada de trabalho, o rendimento e a formalização do trabalho dos motoristas de caminhão”, complementa.

“Para estes trabalhadores, há grande evidência científica das mais diversas áreas, tanto no Brasil quanto no exterior, dos diversos problemas que enfrentam. Tais problemas envolvem fundamentalmente acidentes e transtornos de saúde, decorrentes, principalmente, de estresses causados pelas jornadas de trabalho exaustivas e pela distância e tempo que os caminhoneiros permanecem longe de amigos e familiares.” De acordo com o pesquisador, isso pode levar a externalidades negativas graves. “Entre outros efeitos, podemos ter o aumento do número de acidentes nas rodovias do País.”

Sobre o efeito da Lei do Descanso, que passou a vigorar no ano de 2012, e da Lei do Caminhoneiro, a qual entrou em vigor em 2015, sobre a jornada de trabalho, o rendimento e a formalização do trabalho dos motoristas de caminhão, a pesquisa observou as variáveis rendimento, número de horas trabalhadas na semana e a probabilidade de ter carteira assinada.

“Notamos, para 15 meses após a vigência da legislação, redução de cerca de uma hora para a jornada de trabalho semanal dos caminhoneiros. Contudo, um dos efeitos adversos da vigência da lei foi a diminuição do

rendimento desses profissionais em aproximadamente R\$ 70,00.”

Outro ponto importante dessa análise ao longo do tempo foi constatar que os caminhoneiros que trabalham por conta própria apresentam média de rendimento mensal muito acima do que os caminhoneiros sobre outros contratos de trabalho para todo o período com o qual o pesquisador trabalhou. “Uma das formas de racionalizar essa diferença é pensar no fato de que os motoristas por conta própria



**Jornadas de trabalho exaustivas e baixa remuneração ainda marcam a vida nas estradas.**

podem não levar em consideração diversos custos quando reportam seu rendimento à PNAD. Estes custos envolvem fundamentalmente a própria aquisição do caminhão que utilizam para trabalhar, o qual, muitas vezes, é pago a partir de longos parcelamentos. E também há a depreciação do veículo ao longo do tempo, bem como sua manutenção.”

Os resultados revelam, segundo o pesquisador, evidências com dados de representatividade nacional, para a necessidade de mudanças, elaboração e a implementação de leis regulamentadoras. “Uma das contribuições dessa pesquisa é auxiliar uma análise dos possíveis efeitos de leis trabalhistas no mercado de trabalho de motoristas de caminhão no Brasil, como também apresentar evidências para a elaboração e a implementação de nova legislação.”



**Os dados mostram que 80% dos caminhoneiros possuem entre 30 e 60 anos e que 85% ganham entre um e três salários mínimos.**

## Programa de logística reversa de compósitos superou a meta de 2017

O programa de logística reversa de peças de compósitos, um tipo de plástico de alta performance, superou a meta inicial de recolhimento de resíduos. Criado pela Associação Latino-Americana de Materiais Compósitos (ALMACO) e em operação na cidade de Curitiba (PR), foi responsável pela destinação de 2.100 kg de resíduos, ou 110% do projetado para a fase inicial – 1.900 kg, considerando o período de setembro de 2016 a dezembro de 2017, conforme estabelecido com a Secretaria de Meio Ambiente e Recursos Hídricos do Estado do Paraná (SEMA). A partir de agora, a meta de reciclagem passa a ser a anual, sendo prevista a coleta mínima de 1.500 kg de materiais compósitos em 2018.

“Estamos satisfeitos com o resultado, pois conseguimos implantar um modelo efetivo de logística reversa para os compósitos, mesmo num cenário de intensa retração econômica. Trata-se de uma iniciativa inovadora globalmente, que poderá ser replicada não somente em outros estados, mas também em toda a América Latina”, comenta Gilmar Lima, presidente da ALMACO.

De início, o programa contempla a logística reversa de componentes de ônibus, como tetos, grades e para-choques. Os aspectos práticos ficam a cargo da Geoquímica, empresa responsável por recolher as peças de compósitos em oficinas e garantir a destinação correta – no caso, o coprocessamento em fornos de cimenteiras. Localizada em São José dos Pinhais (PR), a Geoquímica já trabalha com a logística reversa de embalagens de lubrificantes e filtros automotivos.

“A maior dificuldade que ainda enfrentamos é conscientizar toda a cadeia de geração de valor sobre a importância desse

programa. Além de fazer bem ao planeta, é vital para que o setor de compósitos continue competindo e crescendo de forma sustentável”, afirma Lima.

Hoje em dia, o plano elaborado pela ALMACO conta com o apoio da consultoria Masimon e de nove empresas da cadeia produtiva de compósitos: Ashland, CPIC, Jushi, Marcopolo, Mascarello, Morquímica, Neobus, Owens Corning e Tecnofibras. Também colaboram com o projeto a Associação Nacional dos Fabricantes de Ônibus (FABUS) e o Sindicato Interestadual da Indústria de Materiais e Equipamentos Ferroviários e Rodoviários (SIMEFRE). “É importante ressaltar o enorme apoio que tivemos da Secretaria do Meio Ambiente do Paraná”.

A fiscalização já começou, e a responsabilidade pelo pós-consumo passou a ser dos fabricantes das peças. Caso não façam parte do programa, estarão sujeitos a multas pesadas – já foram registradas no Paraná autuações de mais de R\$ 150 mil para as empresas que descumpriram os acordos de logística reversa.



Resultantes da combinação entre polímeros e reforços – por exemplo, fibras de vidro –, os compósitos são conhecidos pelos elevados índices de resistência mecânica e química. Há mais de 50 mil aplicações catalogadas em todo o mundo, de caixas d'água, tubos e pás eólicas a peças de barcos, trens e aviões.