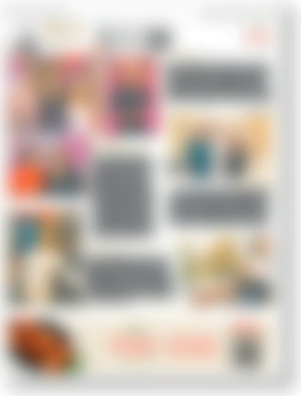
opinião

opiniao@jornaldocomercio.com.br

/ PALAVRA DO LEITOR

30 anos do Ineana



30 anos do Ineana II

Concursos públicos

Privatização da Corsan

Privatização da Corsan II

Enlagoa

/ ARTIGOS

Lajeado, uma cidade em constante movimento

Carga Pesada

Paulo Siqueira

A recente decisão do STF, normatizando as relações trabalhistas entre motoristas e transportadoras, em resposta a ADI 5322, traz impacto sobre operações das empresas, e potencializa alta dos custos de fretes, e consequente pressão inflacionária. Dentre os dispositivos que passam a regrar as operações de transportadoras, três se destacam como desassociados da realidade logística e econômica brasileira:

O dispositivo referente ao "Tempo de Espera", que considera carga horária trabalhada o tempo de espera no pátio para carregar ou descarregar. O relativo a "Viagem em Dupla", que determina contar todo período em que o motorista estiver viajando sentado ao lado, como passageiro, como tempo trabalhado.

E terceiro, a norma relativa ao "Descanso Semanal", que determina ser este recesso obrigatório após seis dias consecutivos de trabalho, independente do local. Acarretando na prática em uma permanência inativa do motorista e do veículo por 35 horas, ou na necessidade, para substituição do motorista, de criar uma complexa estrutura para cobrir a vasta malha de rodovias continentais operadas pelas transportadoras de cargas. Sendo estimado que em consequência da implantação de todos novos dispositivos um aumento da ordem de 30% dos custos de fretes.

Neste cenário, este novo regramento, abstendo aspectos jurídicos, agravará os desafios para o Rio Grande do Sul poder reverter sua trajetória de perda de competitividade. Iniciada quando frustada a perspectiva do estado capitanear o entroncamento econômico do Mercosul, e se transformar geograficamente em terminal fim de linha nacional. Com uma estrutura logística órfã de ferrovias, carente de navegação e refém de duas grandes rodovias federais.

Desvantagem que afeta de forma direta e aguda a economia gaucha por representar uma carga pesada que fomenta crescente dificuldade para produtos Made-in-RS conquistarem mercados mais distantes, assim como encarecem o custo dos produtos oriundos de outros estados. Como por exemplo, o custo do frete dos veículos okm, que percorrem distância de até 4.000 km para chegarem nas concessionárias gauchas

> Novas regras para transportadoras agravam os desafios para que o RS reverta a perda de competitividade

Portanto, urge ao governo gaucho entender a importância do estado buscar junto as empresas alternativas e soluções que permitam resgatar o protagonismo natural do Rio Grande como portão do Mercosul, e viabilizar a maior penetração de seus produtos nas demais regiões do país.

Presidente Sindicato dos Concessionários e Distribuidores de Veículos do Rio Grande do Sul (Sincodiv-RS)