



UNIÃO NACIONAL DOS CAMINHONEIROS

Sede: Rua Tenente Heli Camara, 55 - CEP 02910-020 - Freguesia do Ó
Fone: (0xx11) 3931-3351- 9429-0224 - São Paulo - SP

São Paulo, 07 de maio de 2003

Excelentíssimo Senhor
Luis Inácio Lula da Silva
Digníssimo Presidente da República Federativa do Brasil

Senhor Presidente:

Aproveitando a oportunidade para parabenizá-lo pelo digno trabalho desempenhado na direção executiva desta nação - atitude esta já esperada pelos brasileiros e brasileiras que de há muito acompanham o desenvolvimento político não apenas de Vossa Excelência mas, também, do partido ao qual pertence - queremos externar nossa total solidariedade ao rumo que vem sendo dado ao futuro de nosso País.

Na esteira, como representante de entidades sindicais e associativas ligadas ao setor de transporte de cargas, especificamente dos transportadores rodoviários autônomos de bens (vulgarmente conhecidos por caminhoneiros), deparamos, na atualidade, com problemas que de há muito afligem este importante setor da economia de nosso País.

Não obstante os problemas hoje vivenciados encontrem origem em momentos remotos (momentos estes nos quais outras eram as atitudes dos governantes então atuantes), fato é que, diante da postura assumida por este governo na busca da solução das mazelas que afetam o Brasil, sentimo-nos totalmente à vontade para dirigirmo-nos à Vossa Excelência a fim de entabularmos tratativas que venham a contribuir com o avanço do desenvolvimento de nosso País.



UNIÃO NACIONAL DOS CAMINHONEIROS

Sede: Rua Tenente Her. Larnera - 50 - CEP 02910-020 - Freguesia do Ó
Fone: (0xx11) 251-2195 - 5471-0004 - São Paulo - SP

Por sermos sabedores de que a solução das pendengas hoje existentes em nossa setor não depende apenas da vontade e atuação do governo, mas sim da participação de toda a sociedade diretamente envolvida na questão, entendemos oportuno que todos estes envolvidos venham a dispor das respectiva parcela de contribuição necessária.

Neste sentido, entendemos válida a iniciativa de buscar, pela presente, o estabelecimento inicial de tratativa e negociação com Vossa Excelência para que possamos, efetivamente, com a parcela de contribuição que possa caber ao governo, avançar na busca de solução dos problemas que diretamente emperram o avançar deste setor econômico de nosso País.

Apenas a título de exemplificação, cabe destacar o sucateamento da frota de veículos (caminhões) que circulam pelas estradas de nosso Brasil (se é que muitas podem ser assim chamadas); o irrisório valor dos fretes que se fazem praticar em determinadas localidades brasileiras; a precária infra-estrutura disponibilizada aos trabalhadores do setor ao longo de suas viagens; a falta de locais adequados à pernoite dos caminhoneiros nas diversas cidades brasileiras (colocando-nos à mercê de todo tipo de infortúnios, tais como roubos de carga, de veículos, assassinatos), entre outros.

É certo que não pretendemos, em um primeiro encontro, poder alcançar a solução a todo tipo de mazela e infortúnio que de há muito nos afeta, mas entendemos que o início desta jornada árdua, porém satisfatória, há que ser levada a termo neste momento, justamente aquele em que o novo governo, dirigido por Vossa Excelência, arregaçando as mangas e livre do receio de enfrentar todo e qualquer tipo de sorte, pretende dar ao Brasil uma nova cara, aquela que sempre nos pertenceu.




UNIÃO NACIONAL DOS CAMINHONEIROS

Sede: Rua Tenente Heil Carnara, 58 - CEP 02910-020 - Freguesia do Ó
Fone: (0xx11) 3931-3351- 9429-0224 - São Paulo - SP

Senhor Presidente, por desejosos que somos de poder colaborar com a missão assumida por Vossa Excelência, e por entendermos necessário, para tanto, externar pessoalmente o anseio desta classe trabalhadora do transporte rodoviário de cargas, mais uma vez solicitamos seja estabelecida data na qual possamos nos encontrar para tratar de tais questões.

Desde já agradecidos pela prestimosa atenção dispensada e colocando-nos à inteira disposição de Vossa Excelência para quaisquer questões que se façam necessárias, aguardando manifestação, subscrevemo-nos,



José Araújo Silva – China

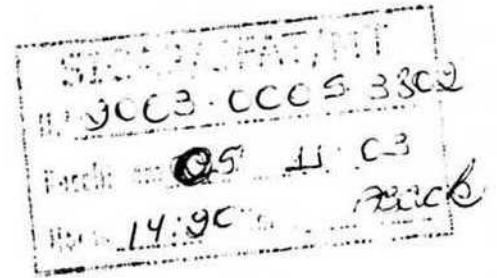
Presidente da União Nacional dos Caminhoneiros – UNICAM

UNICAM

UNICAM - UNIÃO NACIONAL DOS CAMINHONEIROS

São Paulo, 9 de setembro de 2003

Excelentíssimo Sr.
Anderson Adauto
Ministro de Estado dos transportes
Brasília - DF



Excelentíssimo Senhor,

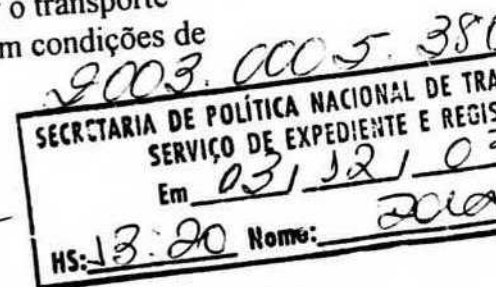
A UNICAM - União Nacional dos Caminhoneiros -, respaldada pelo apoio das entidades representativas da categoria em várias regiões do país, vem à presença de V. Excia. expor, propor soluções e reivindicar o que segue:

Ao longo das duas últimas décadas, os caminhoneiros têm enfrentado inúmeras dificuldades, provocadas tanto pela redução brutal de seu rendimento em função do achatamento do frete, o que os impediu até mesmo de assumir compromissos para a troca de seus veículos, como também pela falta de interesse do Estado em estabelecer mecanismos capazes de gerar condições mínimas para o desenvolvimento da atividade, considerada fundamental para a economia.

De acordo com levantamentos do próprio Ministério dos Transportes, o transporte rodoviário de cargas responde por 60,5% de toda a movimentação de mercadorias no mercado interno. Do total, mais da metade circula em veículos dos transportadores autônomos (caminhoneiros). Por si só, esse dado seria suficiente para dar à categoria uma importância estratégica para a economia. No entanto, não tem sido este o entendimento dos governantes anteriores e, em consequência, a cada dia a atividade deles se dizima com dificuldades de toda ordem.

Como já não dá para postergar um esforço por parte do governo federal para reverter a situação, a UNICAM sugere à V. Excia. uma série de propostas que, se postas em prática, poderá reconduzir o transporte rodoviário de cargas ao desenvolvimento e colocá-lo em condições de atender as necessidades de crescimento da economia.

2003/0005.3802



Rua Tenente Hely Câmara, 56 - Freguesia do Ó - 02910-020 - São Paulo - SP
Rodovia BR 364 Km 396. 1 - Anexo Posto das Mangueiras - 78098-970 Cuiabá - MT

São Paulo, 09 de Setembro de 2003..

Excelentíssimo Sr.
Anderson Adauto
Ministro de Estado dos Transportes
Brasília-DF

Excelentíssimo Senhor:

A **UNICAM** - União Nacional dos Caminhoneiros, respaldada pelo apoio das entidades representativas da categoria em várias regiões do país, vem à presença de V. Excia. Expor e propor soluções e reivindicar o que segue:

Ao longo das duas últimas décadas, os caminhoneiros têm enfrentado inúmeras dificuldades, provocadas tanto pela redução brutal de seu rendimento em função do achatamento do frete, o que os impediu até mesmo de assumir compromissos para a troca de seus veículos, como também pela falta de interesse do Estado em estabelecer mecanismos capazes de gerar condições mínimas para o desenvolvimento da atividade, considerada fundamental para a economia.

De acordo com levantamentos do próprio Ministério dos Transportes, o transporte rodoviário de cargas responde por 60,5% de toda a movimentação de mercadorias no mercado interno. Do total, mais da metade circula em veículos dos transportadores autônomos (caminhoneiros). Por si só, esse dado seria suficiente para dar à categoria uma importância estratégica para a economia. No entanto, não tem sido este o entendimento dos governantes anteriores e, em consequência, a cada dia a atividade deles se dizima com dificuldades de toda ordem.

reivindicações são:

1) Câmara Temática de Transporte

Criação de uma Câmara Temática, no âmbito do Executivo, formada por representantes de:

- Governo Federal
- Em presas de transporte rodoviário de cargas
- Transportadores rodoviários de cargas autônomos (caminhoneiros)
- Embarcadores (donos da carga)
- Concessionárias de rodovias
- Polícia Rodoviária Federal
- Seguradoras e corretoras de seguro com atuação no setor de transporte rodoviário de cargas

Com a participação de todos os envolvidos, a Câmara deverá estudar os problemas do segmento, buscar as soluções e encaminhá-las ao governo federal.

2) Disciplinamento do setor

O segmento rodoviário de cargas é o único da economia onde não há qualquer regra definida e clara para o exercício da atividade. Tal situação provoca uma série de prejuízos tanto para a categoria profissional quanto para a empresarial e a própria sociedade. Tramita no Congresso Nacional o projeto de lei nº 4358/2001, estabelecendo o disciplinamento da atividade. A proposta já foi aprovada em todas as Comissões da Câmara e também pelo Senado, podendo ir ao Plenário a qualquer momento.

No entanto, a votação da proposta está demorando muito, motivo pelo qual a categoria sugere que o Executivo procure utilizar-se de sua influência para agilizar o processo.

3) Infra-estrutura portuária

Implantação de infra-estrutura de atendimento aos caminhoneiros nos portos. Em períodos de safra, é muito comum se verificar em portos como o de Paranaguá, no

estado do Paraná, a formação de fila de caminhões, com até 150 quilômetros na rodovia de acesso. Esses profissionais ficam semanas esperando para carregar ou descarregar. Além de serem obrigados a utilizarem seus caminhões como depósito das mercadorias, sem recompensa para isso, os caminhoneiros enfrentam ainda os mais diversos riscos, tanto no aspecto da saúde quanto da segurança, uma vez que não há locais para o atendimento adequado desses profissionais, que inclua condições sanitárias e policiamento. Além do atendimento, é importante também que se estude a implantação de melhores vias de acesso aos portos, de forma a dar maior segurança no trânsito nas regiões onde estão instalados.

4) Tempo de Direção

Em função das características de suas atividades, da falta de uma legislação específica para tratar do assunto e da pressão para a entrega de mercadorias nos prazos especificados por embarcadores, os caminhoneiros são obrigados, com frequência, a dirigir mais de 20 horas diárias, muitas vezes ingerindo substâncias químicas para manter-se acordado. Como isso não pode mais continuar, o Executivo precisa acelerar junto ao Legislativo a aprovação do substitutivo ao projeto de lei 2660/96, que trata do tempo de direção para motoristas de veículos de cargas. Ele se encontra em tramitação no Congresso Nacional, já foi aprovado em várias comissões da Câmara Federal, mas ainda se arrasta sem definição.

5) Roubo de cargas

Implantar um sistema de prevenção e repressão ao roubo de cargas, de modo a possibilitar a integração das polícias e dos órgãos fazendários no combate a este tipo de crime. A questão é objeto do projeto de lei complementar 187/97, do deputado Mario Negromonte, que se encontra na Câmara Federal para aprovação pelo Plenário. A proposta estabelece a criação do sistema nacional de prevenção, fiscalização e repressão ao furto e roubo de veículos de cargas, além de instituir um fundo, a ser gerenciado pelo Ministério da Justiça, para a obtenção dos recursos necessários a serem empregados no combate a este tipo de crime.

6) Estacionamento em grandes centros urbanos/rodovias

7) Renovação de Frota

Agilizar o processo de implantação de programas voltados para a renovação de frota, de modo a possibilitar aos caminhoneiros condições adequadas para a aquisição de veículos novos, com amplo financiamento do bem e prazo elástico para pagamento. Aliado a esses programas é fundamental também isentar caminhões de impostos como o IPI (Impostos sobre Produtos Industrializados) e o ICMS (Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços), incentivos já concedidos às categorias dos taxistas transportadores autônomos de passageiros.

Também é imprescindível criar linhas especiais de crédito da Caixa Econômica Federal e do BNDES, não só para aquisição de veículos como também para implementos rodoviários (carroçarias) e equipamentos de segurança contra roubo de cargas, como por exemplo rastreamento via satélite. Isso é necessário porque tanto as taxas de juros quanto os prazos de pagamento das linhas de crédito oferecidas pelo mercado estão muito acima da capacidade de pagamento dos transportadores autônomos.

Em função do papel que o transporte rodoviário de cargas exerce na economia, é justo estender a isenção do IPI e do ICMS na aquisição de caminhões novos. A implantação de programas, a concessão de linhas de crédito especiais e a isenção desses impostos são reivindicadas como forma de criar condições para que a categoria possa colaborar para renovar a frota nacional de caminhões, cuja idade média na faixa dos 18 anos coloca em risco a segurança na prestação dos serviços. Cerca de 50% da frota brasileira de caminhões pertencem aos transportadores autônomos que, em dezenas de casos, utilizam em seu trabalho veículos com até 40 anos de idade. Juntamente com os programas de renovação de frota, as linhas especiais de crédito e a isenção, é necessário agilizar a implantação da inspeção técnica veicular, já prevista no Código Brasileiro de Trânsito, para retirar das ruas e estradas os veículos mais antigos e assim garantir maior segurança no trânsito.

implantação de programas, a concessão de linhas de crédito especiais e a isenção desses impostos são reivindicadas como forma de criar condições para que a categoria possa colaborar para renovar a frota nacional de caminhões, cuja idade média na faixa dos 18 anos coloca em risco a segurança na prestação dos serviços. Cerca de 50% da frota brasileira de caminhões pertencem aos transportadores autônomos que, em dezenas de casos, utilizam em seu trabalho veículos com até 40 anos de idade. Juntamente com os programas de renovação de frota, as linhas especiais de crédito e a isenção, é necessário agilizar a implantação da inspeção técnica veicular, já prevista no Código Brasileiro de Trânsito, para retirar das ruas e estradas os veículos mais antigos e assim garantir maior segurança no trânsito.

8) Pedágio

Até agora os esforços para solucionar o ônus dessa tarifa para os transportadores autônomos fracassaram. O vale pedágio teria sido uma ótima idéia se o valor dele, na prática, não acabasse sendo descontado do frete. É impossível impedir isso, mesmo que haja fiscalização severa. O frete não possui uma tabela. Ele é negociado de acordo com as leis de mercado. Como, no setor de transporte, sempre há mais oferta do que demanda, o embargador (dono da carga), quando da negociação, acaba oferecendo um valor já contemplando o desconto do vale pedágio. Sem poder de barganha, o transportador autônomo acaba aceitando o que ele oferece. Resultado: na prática, o caminhoneiro sempre arca com o valor do pedágio. Em função desse quadro, é fundamental a busca de alternativas para a redução da tarifa tanto nas rodovias concessionadas federais quanto nas estaduais. Para isso, é importante que o governo federal incentive acordos entre concessionárias e usuários de rodovias, para a concessão de descontos baseados em frequência de uso – como acontece em qualquer atividade comercial. No caso das rodovias estaduais, gestões juntas aos poderes concedente, no sentido de estimular estes acordos, também podem resultar em benefícios tanto para a categoria quanto para as próprias concessionárias.

9) Aplicação da CIDE na manutenção e recuperação de Rodovias

O governo federal anunciou um amplo programa de recuperação de rodovias, mas as obras ainda engatinham. A recuperação e a manutenção das rodovias, no entanto,

A situação é mais grave nos estados das regiões Nordeste e Centro-Oeste. No Mato Grosso e Mato Grosso do Sul, que se encontram numa das maiores regiões produtoras de grãos e respondem pelo expressivo crescimento da safra brasileira, a situação exige medidas imediatas, principalmente em ligações como BR 364 e BR 163 (Cuiabá-Santarém)

Como apontam todos os levantamentos sobre o assunto, o estado das rodovias tem sido responsável por um aumento de 50% no consumo de óleo diesel, de 100% nas ocorrências de acidentes nas rodovias e de 40% nos custos operacionais dos veículos de cargas.

Portanto, recuperar estradas é reduzir de forma considerável os riscos de vida do brasileiro e fator preponderante para a economia do país. Se antes isso não vinha sendo feito por falta de recursos, depois da criação da Cide (Contribuição sobre Intervenção no Domínio Econômico) não há mais razões para postergar investimentos em infra-estrutura de transporte. O novo imposto foi criado com base na Emenda Constitucional 33 especificamente para gerar recursos para este tipo de infra-estrutura. Embora na regulamentação dele, os dispositivos de vinculação desses recursos tenham sido vetados, cabe ao governo federal aplicá-los na recuperação de rodovias e modernização da infra-estrutura de portos, ferrovias e demais modais de transporte.

10) Linha de crédito para as cooperativas de transporte

Liberação de linha de crédito do BNDES (Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico e Social) para infra-estrutura das cooperativas de transporte de cargas, de forma a incentivá-las a melhorar suas condições de prestação de serviço e deixá-las mais competitivas no mercado de transporte de cargas.

Até agora, as linhas de crédito do BNDES têm beneficiado apenas as grandes empresas.

11) Reajuste de fretes

O frete do transportador autônomo está defasado desde da transformação da URV (unidade de referência de valor) na nova moeda, o Real, implantado em julho de 1994. Na ocasião, os valores do frete não foram reajustados. Somando-se a isso e a inflação do período, o caminhoneiro enfrenta uma situação insustentável. Por isso, torna-se urgente encontrar uma saída plausível para esse quadro, de forma a evitar prejuízos irreparáveis à categoria e, por extensão, à economia do país.


Como as reivindicações listadas representam o anseio de todos os caminhoneiros, temos certeza que o governo de V. Excia. não se furtará em apreciá-las. Aproveitamos a oportunidade para, de forma antecipada, agradecer o cuidado com que elas, certamente, serão examinadas.

12) PIS / COFINS

✓ **13) AET – AUTORIZAÇÃO ESPECIAL DE TRÂNSITO**

✓ **14) TANQUE SUPLEMENTAR**

Nestes termos, pede deferimento,



José Araújo Silva (China)

Presidente da UNICAM - União Nacional dos Caminhoneiros

**PLANO DE ADEQUAÇÃO DO
PROCAMINHONEIRO
&
REIVINDICAÇÃO DOS
CAMINHONEIROS QUANTO AO
MODELO DE PAGAMENTO DO
FRETE NO BRASIL**

Termo de Entrega

Elaborado por: UNICAM – UNIÃO NACIONAL DOS CAMINHONEIROS
Brasília 29/05/2008.

*Recebido
em 29.05.08
A. R. Soares*



Termo de Entrega

Ao Ministério da Casa Civil do Brasil.

O presente termo formaliza a entrega dos documentos Plano de Adequação do Procaminhoneiro e Reivindicação dos Caminhoneiros Quanto ao Modelo de Pagamento do Frete no Brasil, por meio de:

- 01 (uma) versão impressa e encadernada do documento Plano de Adequação do Procaminhoneiro
- 01 (uma) versão impressa e encadernada do documento Reivindicação dos Caminhoneiros Quanto ao Modelo de Pagamento do Frete no Brasil
- 01 (uma) versão impressa e encadernada da apresentação executiva do Plano de Adequação do Procaminhoneiro
- 01 (uma) versão impressa e encadernada da apresentação executiva da Reivindicação dos Caminhoneiros Quanto ao Modelo de Pagamento do Frete no Brasil
- 01 (um) CD-Room contendo uma apresentação executiva e uma versão eletrônica do documento Plano de Adequação do Procaminhoneiro e uma apresentação executiva e uma versão eletrônica do documento Reivindicação da Classe dos Caminhoneiros Quanto ao Modelo de Pagamento do Frete no Brasil.

Agradecemos a oportunidade de apresentar este trabalho e permanecemos ao vosso inteiro dispor para prestar quaisquer informações adicionais que se fizerem necessárias.

Dilma Rousseff – Ministra-chefe da Casa Civil



José Araújo CHINA da Silva – Presidente da Unicam

Brasília, 29 de Maio de 2008.
