

27/08/2016 o Dia: do Psicólogo, Municipal da Limpeza Urbana (MG), de Santa Mica de Hipona, do Corretor de Imóveis.

Entre os tantos motoristas que circulam pelas estradas brasileiras, costumam-se dizer que a estrada é a casa deles. Por isso, a tal residência está muito aquém daquilo que é considerado e esperado em um lar que é a infraestrutura e segurança. Tais premissas (infraestrutura e segurança) não são encontradas na grande maioria dos postos de abastecimento das rodovias brasileiras, onde já começa pelo básico, a dificuldade em estacionar pela precária condição topográfica onde está localizado o estabelecimento. Daí alimentar-se e higienizar-se passam a ser quase impossível pela falta de infraestrutura do local.

Um descaso absurdo com a categoria que é considerada a principal em movimentar a economia do país. A rede de estabelecimentos instaladas com o fim de dar uma completa assistência a esses trabalhadores tornou-se uma rede de desrespeito por causa da falta de fiscalização por parte do poder público onde deveriam estar presentes a vigilância sanitária local e a própria polícia rodoviária, seja ela estadual ou federal.

A Lei do Descanso preconiza um merecido descanso para aqueles que são castigados pela ganância de empresários que querem aproveitar o máximo sem se importar com a carga horária a que estão submetendo o condutor, e este por sua vez, querendo ganhar mais com as horas extras e muitas vezes pelo preço oferecido pelas empresas ao cumprir o horário e metas estabelecidas. Metas essas desumanas que impedem jornadas perigosas que têm levado certos motoristas a consumir rebites ou até mesmo drogas mais pesadas para suportarem as horas ao volante para, simplesmente, cumprir o que foi estabelecido e sagrar-se o melhor.

Não raro são os fatos vivenciados por muitos motoristas que presenciaram seu colega ser proibido de estacionar num determinado posto e logo em seguida receber a notícia de que este havia se acidentado alguns quilômetros adiante. Outra questão relacionada é a venda casada. É necessário, em alguns postos, abastecer o máximo estabelecido para poderem estacionar e ter direito ao banheiro e outras dependências muitas vezes totalmente desprovidas de qualquer segurança e higiene.

Há 15 anos atrás os estabelecimentos tinham boa margem de lucro com a venda de combustíveis, o que permitia manter uma grande área para estacionamento com toda infraestrutura necessária. Hoje, por vários fatores contribuíam para a deterioração desses postos. Nos últimos 12 anos, a quantidade de caminhões dobrou e a sua configuração mudou mais ainda. Hoje os cavalos mecânicos, verdadeiros cavalos robotizados, arrastam carretas, bitrens, rodotrens que são muito maiores em seu tamanho e capacidade de carga e também foram dotados de tanques de combustível com o dobro da capacidade o que, em determinados trechos, não necessita de abastecimento e onde o profissional esbarra com a venda casada.

Os transportadores viram vantagens em adquirir combustível direto da distribuidora, sendo que em muitos casos, não necessita de abastecimento nas estradas, pois além dos tanques maiores já de fábrica, eles adaptam outros adicionais exatamente para não terem que abastecer fora do seu preço uma vez que conseguem o produto direto mais em conta.

Em apenas dois anos registrou-se um aumento de 200.000 cavalos mecânicos circulando pelas estradas do país, todos modernos e potentes, alguns superando os 450 cv que estão arrastando cargas em todo território nacional.

Em um novo cenário, as críticas são feitas e não podemos recriminá-las.

Sobre as rodovias privatizadas onde se paga valores exorbitantes em pedágios e as concessões não se adaptaram à nova Lei. Existe o Serviço de Apoio ao Usuário (SAU-no caso do Estado de São Paulo), mas não

existe apoio ao caminhoneiro, para descanso com infraestrutura completa. A esse respeito há que se verificar o que reza o edital e o contrato de concessão. Caso não esteja nada disso previsto, de imediato não se pode cobrar e tão pouco criticar a postura dos concessionários sem que o poder público se reúna para resolver a questão com um termo aditivo ao contrato vigente prevendo essa tarefa adicional que surge com a nova Lei. Essa alteração contratual pode ser perigosa, pois os detentores da concessão podem querer repassar o custo da construção dos pontos de estacionamento ao valor do pedágio. Melhor seria fazer com que os postos de abastecimento adequassem os seus estabelecimentos.

www.naganuma.com.br
mn@naganuma.com.br
Twitter - @mtnaganuma