

A CÂMARA DOS DEPUTADOS,

Comissão Especial destinada a debater e propor modificações à Lei 12.619, de 30 de abril de 2012, que regulamenta a Profissão de Motorista – **CEMOTOR - Modificações à Lei nº 12.619 - Profissão Motorista.**

A Associação Brasileira de Medicina de Tráfego não vê a Lei 12.619 favorável ao bem estar físico, mental e social do trabalhador.

Esta lei definiu para o motorista de caminhão e de ônibus, quando nas rodovias, que para cada quatro horas de trabalho haja uma pausa de trinta minutos que pode ser contínua ou descontínua. Permite que isso se repita por duas, três ou mais vezes. Determina que haja repouso contínuo por onze horas. Em consequência, entendemos que o trabalhador poderá fazer 4 h, em seguida, 30 minutos de repouso, mais 4hs, 30 minutos de repouso, mais 4hs e 30 minutos de repouso, mais 1 h de almoço perfazendo um total de 12 horas de trabalho real e 90 minutos de pausa. Total 14hs e 30 minutos ligado ao trabalho. Não podemos deixar de incluir as horas de repouso e refeição que estão embutidas na jornada de trabalho. Isso tudo leva à fadiga. O repouso e lazer ficarão reduzidos a 9 h e 30 minutos. Ninguém ignora que as pausas devem estar incluídas na jornada de trabalho.

O quê mudou?

Com essa lei oficializam-se jornadas longas, que é o que ocorre hoje.

Não se pode entender que as pausas possam ser excluídas dessa jornada de trabalho. O homem participa do carregamento, transporte e descarga de material e passageiro. Conclui-se que não houve nenhum benefício para o trabalhador do transporte. E mais, o repouso jamais corresponderá as 11 h previstas na legislação, na realidade não será mais que 9 h e 30 minutos.

É uma lei feita por homens do legislativo pensando única e exclusivamente no bem estar físico, mental, social de uma classe tão sofrida e sujeita a múltiplos riscos causados pelo trabalho, e também, do organismo sobre o trabalho. No entanto, vemos necessidade de melhor compatibilizarmos homem e trabalho.

Estamos dessa forma com dificuldade de encontrarmos soluções para redução dos nossos acidentes, de mortes, sequelados, perdas patrimoniais, famílias que ficam no desalento, desprotegidas e que certamente produziram grande prejuízo social.

Não é só isso, o prejuízo causado ao país com tais acidentes, doenças ocupacionais e múltiplos problemas sociais é incalculável. O crescimento econômico não pode nem deve estar na contramão da vida.

Será que o motorista ao sentar-se na direção veicular sai a passeio, faz turismo? Que sentado, vendo paisagens diferentes está fazendo uma higiene mental e com isso pode tolerar 12 a 13 h de jornada de trabalho? Temos que lembrar, a cada 4 h na direção veicular o homem tem lapsos de atenção, que com 8 h tem déficit de atenção e que acima disso o risco de acidente aumenta em duas vezes.

Lembrar ainda que a vibração de corpo inteiro, o ruído uniforme e contínuo, o movimento pendular do tronco e da cabeça, as imagens que passam no seu campo visual durante toda a jornada, são fatores indutores da fadiga e do sono. Fora isso, se incorpora os distúrbios do sono, principalmente da privação do sono, coisa comum entre os caminhoneiros decorrentes de um repouso em local inadequado, dentro da boleia, na rede pendurada, contrariando o que é recomendado para a boa higiene do sono. A vibração de corpo inteiro capaz de levá-lo ao final da jornada à exaustão física. A alimentação de rua, o estresse físico, psicológico, social, o medo de ter um acidente, de causar dano a terceiros e ao patrimônio, de ser assaltado, sequestrado e até morto.

Não se pode imaginar que um trabalhador submetido à agressão física, caracterizada pela vibração e o ruído já citados, a variações térmicas e climáticas, a risco químico em decorrência de exposição a gases, vapores, poeiras, fuligem além dos produtos químicos que possa estar transportando. O risco biológico, pelo fato de estar exposto a doenças endêmicas, infecto contagiosas, doenças tropicais nas diversas regiões por onde transita.

Ainda no transporte de cargas vivas e mortas, além das condições de higiene precária na boleia e do próprio corpo do motorista. O risco ergonômico pelo trabalho repetitivo que executa, das condições de manutenção do veículo, variações térmicas e outros.

Ainda o risco de acidentes, de problemas com cargas perigosas, com o isolamento da família e da sociedade, desenvolvendo trabalho em situação de isolamento.

Não se pode entender que submetido a tantos agentes agressivos e nocivos possa ser visto como um trabalhador comum. Não o é.

Como conceder horas extras para maior exposição a tantos fatores agressivos à saúde do trabalhador?

O Departamento de Medicina de Tráfego Ocupacional da Associação Brasileira de Medicina de Tráfego (ABRAMET) não pode estar ausente e tão pouco furtar-se a criticar a lei 12.619 por entendermos que trouxe poucos benefícios e é avessa às necessidades básicas da sofrida classe trabalhadora que é uma das responsáveis pelo progresso desse país.

Esse trabalho é para todos nós, que estudamos, pesquisamos e temos nossa atenção voltada para a máquina, o homem e o meio, é de extrema penosidade e acreditamos que haverá uma revisão dessa matéria com objetivo maior de redução de custos para o país, redução dos óbitos que todo dia estão em nossas manchetes e que é o principal fator da nossa luta pela vida.

As causas primordiais de acidentes em nossas rodovias são fadiga 18% e sono 42% perfazendo uma estatística alarmante de 60% de todos os nossos acidentes. Vale a pena lembrar que 93% dos acidentes acontecem por falha humana. Costumamos dizer que hoje, em todo acidente rodoviário tem um motorista profissional envolvido e que o motivo principal é o excesso de jornada de trabalho.

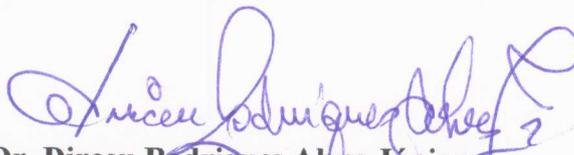
Defender essa classe trabalhadora das agressões do trabalho e das jornadas longas é uma necessidade. Esse trabalho é diferente do médico que tem uma carga horária de 4hs, da enfermeira com 6 h, do funcionário do banco e do telemarketing que trabalham

apenas 6 h. Nesses exemplos há insalubridade causada pelo risco biológico, risco físico e risco ergonômico. Já, o motorista, tem como citamos a insalubridade, periculosidade que chega à penosidade.

Por tudo isso que estudamos, pesquisamos e constatamos cientificamente não podemos recomendar mais de 6 h de jornada de trabalho, perfazendo um máximo de 36 h semanais. Este, consideramos o limite máximo a ser exigido nessa atividade. Lembramos que na prevenção das doenças ocupacionais, profilaxia da fadiga e do sono, o trabalho deve ser interrompido a cada 2 h, por 10 minutos, quando o operador deve descer do veículo, fazer um alongamento seguido de uma caminhada ao redor do veículo em local seguro (ginástica laboral).

O motorista, para o qual já adotamos sua função como gerente de unidade móvel, tem em sua labuta todos esses agentes agressivos à saúde a ponto de caracterizarmos como trabalho penoso. A propósito, já tramita no Congresso Nacional projeto de lei caracterizando tal trabalho como penoso garantindo a classe 40% de benefício pelo sacrifício do trabalho.

Diz a lei 12.619 que o descumprimento a mesma é considerado infração gravíssima. Enquanto isso, nós vemos a lei como uma agressão gravíssima ao homem que conduz o progresso do país.



Dr. Dirceu Rodrigues Alves Júnior.

**Diretor do Departamento de Medicina Ocupacional da ABRAMET
Associação Brasileira de Medicina de Tráfego**

www.abramet.org.br

dirceu.rodrigues5@terra.com.br