

LOCK OUT CAMINHONEIRO NO BRASIL-CONFLITOS SOCIAIS EM CONCESSÕES RODOVIÁRIAS *

JORGE RUIZ^o

1. INTRODUÇÃO.

A partir do ano de 1998, o estado de São Paulo transferiu à iniciativa privada um total de 3.517 km de rodovias através de contratos de concessão por um período de vinte anos. Os contratos prevêem o direito à cobrança de pedágio nesses trechos, estabelecendo ao mesmo tempo a responsabilidade pela realização de um conjunto de obras e serviços estimados num montante de R\$ 6,9 bilhões, dos quais aproximadamente R\$ 4,4 bilhões no primeiro quinquênio da concessão (1998-2.003).

A delegação de tais serviços a particulares obedeceu essencialmente a uma preocupação fiscal, dada a inexistência de recursos do estado para a realização de tais investimentos. Passados quase quatro anos da assinatura dos contratos de concessão, foi aprovado pela Assembléia Legislativa do estado, em 14 de dezembro de 2.002, a criação da Agência Reguladora de Serviços Públicos Delegados de Transportes do Estado de São Paulo - ARTESP.

No período preparatório dos processos de concessão, durante a gestão governamental, 1995-1998, o estado de São Paulo, através da Secretaria dos Transportes, conseguiu implantar um processo de reajustes tarifários que essencialmente implicou na majoração dos valores cobrados por eixo dos veículos comerciais, durante um período de um ano e meio, até estabelecer um valor equivalente ao dobro da tarifa cobrada para os veículos de passeio.

Um conjunto de manifestações vindo de transportadores de carga autônomos ou associados em entidades de classe surgiram no período posterior à assinatura dos contratos de concessão, basicamente motivados pelo aumento no valor dos pedágios e pelo número de praças que foram adicionadas às já existentes. Observe-se que antes das concessões contabilizava-se um total de 26 praças de pedágio em operação no estado, havendo sido implantadas somente no período pós-concessão um total de 50 novas praças, totalizando 76 praças de pedágio rodoviário no estado de São Paulo. Tais manifestações culminaram com uma paralisação orquestrada em nível nacional pela categoria dos transportadores, em julho de 1999, que se repetiu com menor intensidade um ano depois em agosto de 2000.

Quanto ao tráfego de veículos de passeio, diversos conflitos apareceram pelo estado havendo sido objeto de campanhas sistemáticas de boicote à utilização das vias pedagiadas sendo talvez a mais sistemática a empreendida pelos moradores da região de Barueri,

* Este artigo foi originalmente elaborado no contexto da disciplina Métodos Qualitativos em Pesquisa, do Curso de Doutorado em Administração Pública e Governo da Fundação Getúlio Vargas (FGV) de São Paulo, sob orientação do Prof. Peter Spink. Junho de 2002.

^o Economista, da ANTAQ-Agência Nacional de Transportes Aquaviários. E-mail jorge.ruiz@antaq.gov.br

Bairro de Alphaville, a oeste da cidade de São Paulo, na região metropolitana, em relação à cobrança de pedágio implantada nas vias marginais à Rodovia Castello Branco, num percurso de 10 quilômetros por sentido, totalizando 20 quilômetros no percurso completo de ida e volta. Até a data da elaboração deste artigo, as negociações estabelecidas entre representantes da comunidade, o estado e o concessionário não haviam chegado ainda a um entendimento quanto à eventual redução dos valores tarifados, tendo sido porem divulgado publicamente a disposição do executivo paulista em rever para baixo os valores do pedágio.

Este trabalho tem por objetivo, apresentar, com base em levantamento jornalístico da época, a evolução dos principais conflitos sociais ocorridos no período posterior à assinatura dos contratos de concessões rodoviárias no estado de São Paulo, com base numa amostra. Inicialmente, a referida amostra é construída a partir de pesquisa no site do jornal O Estado de São Paulo, em função das facilidades de pesquisa sistemática por palavra-chave que permite. Uma vez selecionadas as reportagens principais que serviram de base para apreender a evolução dos conflitos, efetua-se uma síntese de cada uma delas incluindo essencialmente agentes envolvidos, tipo de reivindicação, uma análise resumida do conjunto dos eventos e conclusões a respeito. No final, apresenta-se uma sucinta bibliografia utilizada no estudo.

2. CONFLITOS SOCIAIS E ESTRATÉGIAS DE SOLUÇÃO.

Define-se e entende-se por conflitos sociais neste trabalho, conforme apresentando por Rubin et alii (1994: 5) como sendo a percepção de uma divergência de interesses entre pessoas ou grupos de pessoas físicas ou jurídicas. Três estratégias distintas podem ser a resposta dos participantes do conflito: a) uma estratégia *litigiosa* ou *beligerante*, onde as partes tentam fazer prevalecer a sua posição sem levar em consideração o interesse da outra parte; b) uma estratégia *conciliadora*, *solucionadora* de problemas, buscando uma saída que satisfaça a ambas as partes; ou c) uma estratégia de *resultados* onde a solução é obtida a partir da diminuição das expectativas das partes envolvidas eventualmente desagradando a ambas ao mesmo tempo. Neste sentido, da obtenção de resultados não satisfatórios, esta última estratégia é a imagem invertida da primeira, podendo limitar a apreciação das estratégias à a) *litigiosa* e b) *conciliadora*. Os resultados obtidos a partir da adoção dessas estratégias poderá ser a de uma solução duradoura aceita pelas partes ou eventualmente a escalada do conflito para pontos de ruptura.

Associada a cada estratégia de solução de conflitos estará a evolução dos acontecimentos futuros. Ademais, a estratégia de solução adotada está relacionada com a posição de força relativa de cada um dos agentes envolvidos. No entanto, a adoção de uma estratégia de solução baseada exclusivamente no recurso à força tem como resultado previsível a violência, que pode ser mediada pelo recurso à justiça. No caso das concessões rodoviárias no estado de São Paulo, a mediação de conflitos entre concessionário e usuário cabe à (ARTESP).

Apresenta-se a seguir uma seqüência de conflitos de interesses entre concessionários de rodovias no estado de São Paulo que foram objeto de cobertura jornalística a partir do início do processo de concessão em maio de 1998 até maio de 2002. A seleção de conflitos não se pretende completa mas apenas elucidativa da forma em que os mesmos se

expressam, incluindo agentes envolvidos e natureza das demandas do ponto de vista das políticas públicas questionadas. A partir dessa análise poderá se concluir quanto à identificação das estratégias adotadas (litigiosa ou conciliadora) e quanto aos resultados obtidos (solução duradoura ou ruptura).

3. RELAÇÃO DE CONFLITOS EM CONCESSÕES RODOVIÁRIAS NO BRASIL.

3.1 Custo dos Pedágios. Jornal O estado de São Paulo . Notas e Informações. Segunda-feira 5 de outubro de 1998.

As empresas de transporte de cargas de São Paulo começaram a **protestar contra a elevação das tarifas de pedágio e o aumento do número de praças de cobrança nas estradas estaduais privatizadas**. O aumento do número de pedágios não contraria o que está previsto nos editais de licitação e nos contratos de concessão. Mas só agora a população começa a sentir o custo que deve pagar pelas privatizações.

Antes de qualquer melhoria significativa, os motoristas só percebem um tipo de obra sendo tocada a cada trecho da estrada: a construção de cabines de cobrança de pedágio. A certeza que se tem é que, em vez de **investir em melhorias para cobrar depois**, os concessionários estão seguindo o processo inverso: arrecadar, primeiro, melhorar, depois.

Contra essa situação, o Sindicato das Empresas de Transporte de Cargas de Sorocaba e região iniciou na Quarta-feira uma série de protestos, bloqueando com 120 carretas uma das pistas da Rodovia Senador José Ermírio de Moraes. No quilometro 12 dessa via que liga Sorocaba à Rodovia Castelo Branco e à cidade de Campinas a concessionária Viaoeste está construindo uma nova praça de pedágio.

Além dessa, outras 24 praças passarão a funcionar até dezembro. Há quatro anos havia 15 praças na malha rodoviária paulista. Hoje, são 49 e até o fim do ano serão 74. Nesse período, os governos estaduais aumentaram as tarifas em 252 % enquanto a inflação foi de 58 %. A partir de novembro, o motorista de uma carreta de seis eixos que partir de Sorocaba a São Paulo, trecho de 90 quilômetros, **deixará nos pedágios R\$ 79,20, o triplo do que é pago hoje**.

Os motoristas particulares que moram em cidades próximas e trabalham em São paulo, cumprindo trajetos de até 150 quilômetros, pagarão, em média, mais de R\$ 13,00 por viagem, **um custo maior que o do combustível**.

No Paraná, protestos semelhantes tiveram êxito e se obteve uma redução de 50 % nas tarifas dos pedágios nas estradas que formam o Anel de Integração do Estado. Para baixar os preços, o governo desobrigou as concessionárias de realizar obras previstas nos contratos de concessão.

Não há dúvidas de que a privatização é necessária para a melhoria da malha rodoviária. É conhecida a incapacidade financeira do estado para ampliar e manter as estradas, há muito saturadas. O processo de privatização, no entanto, **ignorou a discussão ampla com os setores atingidos pela alta das tarifas**. É preciso reconhecer a falha e readequar os pedágios. É necessário levar em conta que o escoamento da produção tem nas rodovias a principal – se não a única- opção.

A Secretaria de Estado dos Transportes vem prometendo a readequação das tarifas. É preciso **agir depressa**, não apenas para evitar os prejuízos ao setor de transportes, como

para impedir que os bloqueios nas estradas se transformem em novo transtorno para a população.

3.2 Pedágios nas estradas. Jornal O estado de São Paulo. Notas e Informações/Forum dos Leitores. Sexta-feira 09 de outubro de 1998.

Com relação ao editorial de 5/10 (A3), vimos esclarecer que o valor da tarifa de pedágio cobrado nas rodovias paulistas foi discutido, inúmeras vezes, de maneira ampla e esclarecedora com os sindicatos das transportadoras de carga e em audiências públicas realizadas nas cidades abrangidas pela concessão. Portanto, fico surpreso ao ler sobre os protestos das empresas transportadoras de carga contra a elevação das tarifas de pedágio, bem como contra o aumento das praças de cobrança, uma vez que eles aceitaram, por escrito, a diferenciação tarifária que hoje se pratica. Efetivamente, o valor da tarifa de veículos comerciais é maior do que a dos veículos de passeio, com base no fato de que os primeiros - sendo maiores e mais pesados - impõem custos mais elevados à implantação, conservação e operação rodoviárias. Esse conceito está presente na cultura de pedágio de São Paulo desde os seus primórdios, que remontam aos idos de 1948. Na verdade, embora a tarifa de veículos comerciais tenha sofrido aumento, com um impacto de aproximadamente 10% sobre o valor do custo de transportes rodoviários, os benefícios a ele associados - redução do tempo de viagem e diminuição do consumo de combustíveis, desgaste de peças, acessórios e manutenção da frota - propiciam economia da ordem de 40% no custo geral do transporte, segundo dados de publicação da NTC de 1995

Com o programa de concessões do governo do Estado, em até cinco anos será prolongada a Rodovia dos Bandeirantes, de Campinas até Limeira; construída a pista descendente da Imigrantes, trecho de serra e Baixada Santista (com obras já iniciadas); e as marginais da Castelo Branco até Alphaville (obras iniciadas na semana passada). Serão duplicados 1,1 mil km de rodovias, implantados 1,2 mil km de terceiras faixas e mais de 400 trevos por todo o Estado, aumentando, assim, o conforto e a segurança dos usuários. Tudo isso sem ônus para os cofres públicos. De acordo com o contrato assinado entre o Estado e a empresa Autoban, responsável pelo sistema Anhangüera-Bandeirantes, as obras de recapeamento da Via Anhangüera já foram iniciadas, entre os kms 102 e 158, trecho entre Campinas e Limeira. No caso da empresa Viaoeste, responsável pela Castelo-Raposo, as obras de recapeamento na Castelo Branco começaram entre os kms 33 e 40, pista no sentido interior; e, entre os kms 40 e 79, pista no sentido capital; na Raposo Tavares, os trabalhos de recapeamento foram iniciados entre os municípios de Sorocaba e Araçoiaba da Serra, além de construção de acostamento em toda a sua extensão até o km 115. Informo ainda que em todas as estradas concessionadas foi executado um intenso trabalho de recuperação inicial que melhorou, ainda mais, as condições de segurança e conforto dos usuários.

Contudo, o governo do Estado não está insensível às reivindicações dos transportadores de carga, que são os grandes responsáveis pela circulação da economia, e tem mantido, ao longo dos últimos meses, reuniões periódicas com representantes do setor no Fórum de Transportes criado no âmbito desta secretaria. A Secretaria dos Transportes tem a certeza de que, com negociação franca, correta e honesta, será possível atingir soluções que beneficiem todos, especialmente o povo de São Paulo.

Michael Paul Zeitlin, Secretário de Estado dos Transportes, São Paulo

Política Pública em questão: Cobrança de tarifas anterior à implantação de melhorias rodoviárias, elevação excessiva de tarifas e aumento do número de praças de pedágio, transparência na tomada de decisão em relação a tarifas, morosidade na tomada de decisão.

Agentes Envolvidos: Transportadores de carga, mídia impressa, Secretaria dos Transportes

Estratégia Adotada: De contestação

Resultado da estratégia: Fase inicial dos conflitos

3.3 Guerra eleitoral acirra polêmica sobre pedágios. Construção de novos postos causa protesto na Castelo e troca de acusações entre candidatos. Jornal O estado de São Paulo. Caderno Cidades. Terça-feira, 20 de outubro de 1998

A construção de novas praças de pedágio prevista pelo programa de concessão de rodovias paulistas à iniciativa privada se está transformando em um dos principais temas da campanha eleitoral para o governo do Estado. Ontem de manhã, um grupo de caminhoneiros paralisou a Rodovia Castelo Branco, na altura de Jandira, por mais de duas horas, em **protesto contra os novos pedágios**. Esse é o segundo protesto em menos de um mês. O primeiro ocorreu no dia 30 de setembro, a quatro dias do primeiro turno das eleições...O Governador licenciado Mário Covas acusa o ex-prefeito Paulo Maluf de ter incentivado o protesto com fins políticos “Talvez não tenha sido ele (Maluf) pessoalmente que foi lá organizar, mas tem gente dele nisso”, observou o governador licenciado....Maluf nega a acusação. “Desconheço esse protesto, porque quem faz protesto é o PT e o MR-8, mas se morasse em Sorocaba, nunca mais votaria no Mário Covas, o inimigo número um da cidade”, afirmou o ex-prefeito ontem de manhã, em entrevista coletiva concedida em sua casa. “A grande obra do Mário Covas foi a construção dos pedágios”

Congestionamentos. Os motoristas que saíram ontem cedo da capital em direção ao interior enfrentaram até 16 quilômetros de congestionamento.

Os principais interessados no assunto, o Sindicato dos Transportadores Rodoviários Autônomos de Bens do Estado de São Paulo (Sindicam) e a Federação das Empresas de Transportes de Carga do Estado de São Paulo (Fetcesp) negam ter participado do protesto. “Nós somos contra esses protestos e estão fazendo uso indevido da entidade que represento colocando taxistas e metalúrgicos para fechar a rodovia em nome do Sindicam” acusa o presidente do Sindicam, Norival de Almeida Silva.

Segundo o presidente da Fetcesp, Flávio Benatti, **a redução do valor dos pedágios** está sendo negociada desde julho de 1998 com a Secretaria dos Transportes. “Não concordamos com a manifestação, porque não podemos negar que o atual governo está com boa vontade para tentar solucionar o problema”, argumenta. Ele não descarta porém a participação no protesto de algum filiado à federação, contrariando a posição de sua diretoria.

Segundo ... Luiz Carlos Frayze David – secretário adjunto dos transportes - a Fetcesp assinou, em 24 de agosto de 1995, **um acordo no qual se previa o aumento escalonado**

dos pedágios para caminhões e os princípios para o programa de concessão de rodovias... O presidente da Fetcesp confirma a existência do documento, mas alega **que muitos dos pontos previstos não foram cumpridos pelo governo**, motivo pelo qual as discussões teriam sido reabertas em julho. Os caminhoneiros autônomos dizem concordar com a cobrança de pedágios, desde que as rodovias estejam em boas condições e **as tarifas sejam pagas pelos donos da carga**. “O empresariado é muito aproveitador, porque cobra o valor do pedágio embutido no preço do frete, mas não repassa aos caminhoneiros”, comenta Silva, do Sindicam. “**Queremos uma regulamentação** para que os caminhoneiros não tenham de arcar sozinhos com esse custo”.

Reportagem do Jornalista Rogério Wassermann (com a colaboração de Silvio Bressan, Gabirela Carelli e José Maria Tomazela).

Política Pública em questão: Construção de Novas praças de Pedágio na Rodovia Castello Branco, Redução no Valor dos Pedágios, Necessidade de Regulação do pagamento do pedágio pelos caminhoneiros ou pelo dono da carga, tema relevante de campanha eleitoral para Governador do Estado de São Paulo.

Agentes Envolvidos: Federação das Empresas de Transporte de Cargas do Estado de São Paulo (Fetcesp), Sindicato dos Transportadores Rodoviários Autônomos de Bens do Estado de São Paulo (Sindicam), Secretaria dos Transportes do Estado de São Paulo, Candidatos a Governador do Estado de São Paulo para o período 1999/2002, Mário Covas (Partido da Social Democracia Brasileira –PSDB) e Paulo Maluf (Partido Popular Social – PPS).

Estratégia Adotada: De Conciliação entre Sindicam, Fetcesp e Secretaria dos Transportes do Estado de São Paulo. De confronto, no discurso dos candidatos a Governador do Estado.

Resultado da estratégia: Ainda sem resultado objetivo quanto a solução.

3.4 Preparação de Concessionária não evitou efeitos do protesto. Caminhoneiros fecharam 15 dos 16 postos; policiais desviaram trânsito, mas situação ficou caótica. Jornal O estado de São Paulo. Caderno Cidades. Terça-feira 20 de outubro de 1998.

Funcionários da Viaoeste, concessionária da Castelo Branco, avisados com antecedência do protesto, montaram um aparato para a manifestação, incluindo assistentes sociais para atender idosos e grávidas, papa-filas para venda de cupons de pedágios, veículos e helicópteros. Mas não conseguiram impedir que os caminhoneiros fechassem 15 das 16 cabines de cobrança. Foi mantida aberta uma cabine para automóveis e ambulâncias. Meia hora depois, os efeitos do bloqueio já eram sentidos no km 20, em Barueri. A Polícia Rodoviária autuou 56 caminhões durante a manifestação, por bloqueio de via. A infração é gravíssima, com multa de R\$ 172,99.

De um carro de som, os porta-vozes do Movimento da Cidadania contra o Abuso dos Pedágios, que reúne federações e sindicatos de transportadores e caminhoneiros, anunciavam suas reivindicações: **isenção de tarifa da 0 hora às 6 horas, redução de 50% no valor pago por eixo, que é de R\$ 4,40, e a não instalação de novas praças de**

cobrança. "O não atendimento nos levará à paralisação simultânea das principais rodovias do Estado", alertava José da Fonseca Lopes, presidente da Federação Interestadual dos Transportadores Autônomos de Carga, que reúne 180 mil caminhoneiros de quatro Estados.

Ao passar pelo pedágio, depois do protesto, muitos caminhoneiros pagaram a tarifa com moedas de R\$ 0,01, R\$ 0,05 e R\$ 0,10. "Eles que se virem para contar", disse o motorista Walter Alcides Garcia, que ia para Ituverava e esperou quase 15 minutos pela conferência dos R\$ 21,00 em moedinhas. "É uma forma de protesto", afirmou o caminhoneiro Arnaldo Azevedo de Moraes, que também pagou com moedas.

A Secretaria dos Transportes do Estado ofereceu um desconto de 20% nos cupons de pedágio adquiridos pelas entidades representativas das empresas de transporte de carga. A proposta, apresentada em reunião na quarta-feira, visava um acordo com os transportadores e evitar novos protestos.

Até ontem as entidades não se tinham posicionado sobre a proposta. Rivail Brenga, conselheiro da Federação das Empresas de Transporte de Cargas do Estado de São Paulo, confirmou a oferta, mas disse que ela é inaceitável, pois não inclui os motoristas autônomos. "Seria absurdo aceitarmos uma proposta que cria privilégios, beneficiando apenas uma parte da categoria."

Reportagem do Jornalista JOSÉ MARIA TOMAZELA

Política Pública em questão: Isenção tarifária no pedágio da zero às 6 horas, redução de 50 % no valor da tarifa normal por eixo e não abertura de novas praças.

Agentes Envolvidos: Federação das Empresas de Transporte de Cargas do Estado de São Paulo , Movimento da Cidadania contra o Abuso dos Pedágios, Concessionária Viaoeste, Secretaria dos Transportes do Estado.

Estratégia Adotada. Predominantemente de confronto.

Resultado da estratégia: Continuação das divergências

3.5 Caminhoneiros entram em greve amanhã nas rodovias brasileiras . Jornal O Estado de São Paulo. Caderno Economia. Domingo 25 de julho de 1999.

Caminhoneiros autônomos de todo o Brasil começarão greve por tempo indeterminado a partir de amanhã. Eles reivindicam melhores condições de trabalho e a regulamentação do setor, que desde o governo Collor funciona mediante livre negociação. O protesto, intitulado "Movimento União Brasil Caminhoneiro", vai começar às 7h de amanhã nas principais rodovias do País. Os motoristas prometem fazer uma manifestação pacífica, sem bloqueios às estradas. Eles levarão seus caminhões às rodovias e ficarão nos acostamentos.

Um dos diretores do movimento no Rio de Janeiro, Roberto Carlos Ribeiro Rodrigues, declarou na sexta-feira que o transportador de carga está falido. Atualmente, o caminhoneiro sofre com os baixos fretes e os altos custos gerados pelos valores dos pedágios e a falta de segurança para impedir o roubo de cargas "Nós não queremos ficar ricos, queremos trabalhar", afirma Rodrigues, que é caminhoneiro há 12 anos e agora pensa em vender seus quatro caminhões porque não está conseguindo mantê-los.

Segundo Rodrigues, um caminhão de 15 toneladas que leva mercadorias de São Paulo para o Rio ganha um frete de R\$ 198. Gasta cerca de R\$ 70 com óleo diesel e R\$ 68 de pedágio. "O que sobra é para comer, beber, sustentar a família e manter o caminhão", diz. Ele conta que os integrantes da classe não têm condições de fazer a manutenção dos caminhões, o que traz grandes riscos de acidentes para as estradas.

Reportagem da Jornalista RENATA STUANI

3.6 Caminhoneiros param estradas em 14 Estados .Sindicatos da categoria reclamam dos preços dos pedágios e da falta de segurança . Jornal O estado de São Paulo. Terça-feira 27 de julho de 1999.

O Movimento União Brasil Caminhoneiros, que reúne os principais sindicatos regionais da categoria, organizou, durante todo o dia de ontem, **protesto contra o alto preço do pedágio, a falta de segurança e má conservação das estradas** do País. Os manifestantes que participaram do movimento denominado "Uma questão de sobrevivência", bloquearam as principais rodovias em 14 Estados, como Bahia, Paraná, Rio Grande do Sul, Rio e São Paulo, entre outros.

Eles reivindicam ainda a **revisão de multas aplicadas após a entrada em vigor do novo Código de Trânsito**. Segundo o presidente da entidade, Nélio Botelho, 1,5 milhão de caminhoneiros aderiram à greve, que é por tempo indeterminado.

Botelho explicou que caso o governo federal não atenda às reivindicações do movimento, poderá haver desabastecimento de alimentos e combustíveis, em 72 horas, nas principais capitais brasileiras. "O Rio será o mais afetado, pois a maioria dos alimentos consumidos pelos cariocas vêm de outras regiões."

Já ontem a cooperativa paranaense Sudcoop reduziu o recebimento de leite de seus associados, e deve suspender hoje o abate de suínos por não ter como transportar os alimentos perecíveis

A greve começou por volta das 10 horas, quando cerca de 50 caminhões pararam no acostamento da Rodovia Presidente Dutra, na frente da Refinaria Duque de Caxias, na Baixada Fluminense. Mas o protesto estendeu-se por várias regiões do País. Em Volta Redonda, na região do Médio Paraíba, uma fila de caminhões estendia-se por cerca de 10 quilômetros de acostamento. Houve início de tumulto por parte de grevistas, que chegaram a apedrejar alguns caminhões cujos motoristas não aderiram ao movimento. Os demais veículos transitavam normalmente.

Em circular dirigida a seus associados, a Associação Nacional do Transporte Rodoviário de Cargas (NTC) declarou-se contrária à greve iniciada ontem. No documento, o presidente da entidade, Romeu Nerci Luft, considerou "justas" as reivindicações, mas repudiou as paralisações e orientou as empresas associadas a evitar a participação de seus veículos nas manifestações. A entidade ainda não avaliou o impacto econômico da paralisação.

"A NTC, por princípio, é contrária a todo tipo de protesto que envolva paralisações e a conseqüente possibilidade, mesmo que remota, de interferência no tráfego de veículos, com interdição total ou parcial de vias públicas", sustenta a circular. No documento, a NTC ressalta que o setor passa por dificuldades e considera especialmente justas as reivindicações em relação ao preço dos pedágios e à situação das rodovias. Mas entende que as paralisações "fatalmente levam a tumultos e a intolerância". O setor de transporte rodoviário de cargas no País emprega cerca de 3,5 milhões de pessoas e fatura US\$ 25 bilhões por ano, o equivalente a 3,4% do Produto Interno Bruto (PIB) brasileiro.

Reportagem de MURILO FIUZA DE MELO e CARLA FRANCO

3.7 Transportadores de SP, MG, MT e MS podem aderir ao protesto. Entidade que representa caminhoneiros desses Estados está negociando com governo. Jornal O Estado de São Paulo. Caderno Economia. Terça-feira 27 de julho de 1999.

Os trabalhadores do setor de transporte de cargas de São Paulo, Minas Gerais, Mato Grosso e Mato Grosso do Sul podem desencadear um protesto **contra o alto valor dos pedágios** nas estradas a partir do dia 10. Eles não aderiram à manifestação iniciada ontem no Rio de Janeiro, que se estendeu por vários Estados porque estão negociando alternativas com os governos estaduais e federal.

Segundo José da Fonseca Lopes, presidente da Federação Interestadual de Transportadores de Carga em Geral (Fetratren), que tem uma base com 180 mil caminhoneiros dos quatro Estados, a entidade está aguardando uma resposta das secretarias e do Ministério dos Transportes. Caso os responsáveis não apresentem uma proposta até o dia 10, os trabalhadores iniciarão manifestações que podem se estender por todo o país.

Ontem, praticamente em todas as rodovias paranaenses houve bloqueio para a passagem de caminhões.

Protestos de caminhoneiros autônomos **contra a falta de segurança e o alto custo dos pedágios** também paralisaram duas rodovias na região de Sorocaba, ontem de manhã, tumultuando o tráfego. A Rodovia Senador José Ermírio de Moraes, que liga Sorocaba à Castelo Branco, foi bloqueada por volta das 4 horas da manhã pelos manifestantes. Integrantes do Movimento União Brasil Caminhoneiro distribuíram folhetos **reivindicando tarifas mais baratas, punição aos fiscais de cargas corruptos, mais segurança e isenção de impostos na compra de caminhões novos**. A mesma operação foi repetida, por volta das 7 horas, na Rodovia Raposo Tavares, com um bloqueio no quilômetro 107, perto de Sorocaba.

Um grupo de cem caminhoneiros autônomos do Rio Grande do Sul fechou ontem a BR-158, em Palmeiras das Missões, região Noroeste do estado, para o tráfego de caminhões

com carga. Carros e outros veículos circulavam sem problemas. Em Ijuí, na mesma região, cerca de 300 caminhoneiros reuniram-se para protestar na BR-285.

Na cidade de Três Cachoeiras, Litoral Norte do Estado, junto à fronteira com Santa Catarina, o sindicato local informou que 200 caminhoneiros resolveram não trabalhar. Ficaram em suas casas para evitar os piquetes.

A paralisação nacional dos caminhoneiros teve plena adesão em Rondonópolis (MT), de acordo com João Antônio Zamigan, do departamento de logística da transportadora ADM. “O transporte está 100 % parado em Rondonópolis” disse Zamigan. Wanderly Rodrigues de Souza, também do Departamento de Logística da ADM, disse que todas as saídas de Rondonópolis estão impedidas, tanto para Goiás, como para Campo Grande (MS) e Cuiabá (MT).

3.8 A chantagem dos caminhoneiros . Jornal O estado de São Paulo. Editorial Quinta-feira 29 de julho de 1999.

No último sábado, comentamos em editorial a passividade das autoridades diante dos atos que chamamos de "delinqüência social" cometidos pelos motoristas de ônibus de São Paulo, que, ao bloquear a área ao redor da Prefeitura, criaram deliberadamente uma situação de caos urbano, pela propagação dos congestionamentos, a fim de terem atendidas as suas demandas. O direito de ir-e-vir da população foi usado como instrumento de barganha, sem que o governo movesse um dedo em defesa do interesse coletivo.

A mesma chantagem e a mesma falta de reação - a PM paulista só desfez alguns bloqueios, mas não todos, no segundo dia da greve, após milhares de motoristas e passageiros terem sido obrigados a passar a noite em carros e ônibus imobilizados - reproduzem-se, agora em escala nacional, com o bloqueio das principais rodovias em pelo menos 14 Estados por um movimento de caminhoneiros.

Segundo sua entidade, aderiram à operação, no primeiro dia, cerca de 750 mil motoristas autônomos. No segundo dia, o movimento grevista já produzia graves efeitos econômicos para o País, que vão além da real **ameaça de desabastecimento** de gêneros perecíveis e combustíveis. A produção das indústrias, que estão sem receber matéria-prima e componentes, foi seriamente afetada. A Sadia, por exemplo, já fechou sete de suas fábricas e deixará de funcionar completamente se o movimento nas rodovias não voltar ao normal, hoje.

Os caminhoneiros apresentaram uma pauta difusa e heterogênea de reivindicações, o que por si só torna difícil o seu atendimento. Eles protestam, entre outras coisas, contra o aumento do pedágio, a falta de segurança e a má conservação das estradas. Querem que o pedágio seja uniformizado em todo o País, à razão de R\$ 1,00 por eixo, o que é manifestamente inviável, não apenas porque a União não pode impor um padrão tarifário às rodovias estaduais, mas também porque, nos trechos privatizados, como em São Paulo, o valor cobrado pelas concessionárias já estava previsto nas respectivas licitações.

Mais segurança e recuperação das estradas são reclamos cuja procedência não pode ser posta em questão, mas cujo atendimento greve alguma será capaz de assegurar, pois esses problemas resultam da crise estrutural do Estado brasileiro, carente de recursos para

resolvê-los com a urgência necessária. Por outro lado, não há por que apoiar a pretensão dos caminhoneiros de serem anistiados pelas infrações ao Código de Trânsito, com a anulação dos pontos que acompanham as multas. Nada justificaria essa "discriminação às avessas", ainda mais quando se leva em conta o grande número de acidentes rodoviários causados pela imprudência, despreparo e prepotência de motoristas de veículos pesados.

A Associação Nacional do Transporte Rodoviário de Cargas (NTC), que reúne cerca de 12 mil empresas transportadoras, entende serem justas as reivindicações referentes ao preço dos pedágios e ao estado das estradas. Mas, enquanto o governo limitava a sua reação inicial a uma fala burocrática do Ministro dos Transportes, advertindo que não será tolerada "nenhuma ação irresponsável" do movimento, a NTC divulgou uma circular em que **repudia a greve e os bloqueios** e condena, "por princípio, **todo tipo de protesto que envolva paralisações** e a conseqüente possibilidade, mesmo remota, de interferência no tráfego de veículos, com interdição total ou parcial de vias públicas".

São palavras que a sociedade - e os caminhoneiros - devia ter ouvido em primeiro lugar daqueles incumbidos de zelar pelo respeito aos direitos dos 160 milhões de brasileiros que nada têm a ver com os problemas dos caminhoneiros. Direitos que não valerão o papel em que foram escritos se os interesses particulares, de quem quer que seja, não forem coagidos a se exprimir e a buscar sua satisfação nos estritos termos da lei. Não é isso o que se vê no Brasil de hoje. **Um receio quase patológico de enfrentar a transgressão passou a permear o poder público, a começar do Palácio do Planalto**, onde tolerância e complacência parecem confundir-se cada vez mais, em nome de um **democratismo abstrato** que, em termos práticos, equivale a uma licença para qualquer setor social ou profissional adotar formas de pressão patentemente ilegítimas e até criminosas.

De fato, quando autoridades federais e estaduais fingem não ver, por exemplo, os **atos de vandalismo cometidos em espaços públicos e áreas particulares pelos ativistas do MST**, o Estado está dando um claro recado aos que, em qualquer dimensão da vida nacional, se dizem prejudicados, por motivos reais ou supostos. Não foi por acaso, aliás, que em alguns Estados **os caminhoneiros grevistas se uniram ao MST**, para bloquear estradas. É como se lhes dissesse explicitamente que essa condição os credencia a tomar a população como refém para que suas queixas sejam atendidas. E o povo irá recorrer a quem? Reclamações procedentes não se podem apoiar em transgressões à lei.

3.9 Panfletos e radioamador uniram grevistas .Grande maioria dos motoristas desconhecia lideranças da categoria . *Jornal O Estado de São Paulo. Quarta-feira 4 de agosto de 1999.*

Panfletos e cartazes em postos de combustível e centros de distribuição de cargas, radioamador, informação passada pelos colegas ou simplesmente ter-se defrontado com um piquete que impediu o prosseguimento da viagem. Estes foram os principais meios de difusão e adesão à greve dos caminhoneiros, que, em sua grande maioria, não tiveram nenhum contato com supostas lideranças do movimento nem conheciam o presidente do Movimento União Brasil Caminhoneiro, Nélcio Botelho.

Em Campinas, o caminhoneiro José Antonio Monzani, de 32 anos, que jamais ouvira falar em Botelho nos seus 14 anos na estrada, disse que o sucesso do movimento o credencia como líder da categoria e afirmou estar "disposto a parar mais uma vez".

Suas palavras refletem o estado de espírito da maior parte dos caminhoneiros que trafegam pela Rodovia Milton Tavares, principal acesso à Refinaria de Paulínia, responsável por 30% do refino de derivados de petróleo no País.

Entre os poucos motoristas da região que conheciam Botelho antes do protesto, está Roberto Zanini. "Conheço-o há uns oito anos, desde quando ele presidia o sindicato dos tanqueiros do Rio". Ele defende representações regionais. Monzani e Zanini não foram informados por nenhum sindicato sobre a paralisação da semana passada, mas por meio de rádio-amador.

Em Porto Alegre, as lideranças dos caminhoneiros do Rio Grande do Sul acham que a categoria poderá voltar à greve, até por falta de dinheiro para trabalhar, mas observam que as entidades aguardarão o prazo dado ao governo, de 90 dias, para reavaliar a situação. Para a Federação dos Taxistas e Transportadores Autônomos de Passageiros e Cargas/RS (Fecavergs) e a Federação de Caminhoneiros Autônomos do Rio Grande do Sul, Santa Catarina e Paraná (Fecam), "há muitas minúcias na pauta", que precisam de tempo para ser efetivadas. A Fecam possui 34 sindicatos filiados. As duas entidades só reconhecem as lideranças regionais. "Nem o Botelho nem ninguém possui representatividade no País inteiro", disse o presidente da Fecavergs, Mariano Costa.

Em Marília, interior paulista, o caminhoneiro Jair Alexandre da Silva, de 42 anos, casado, residente em Curitiba, disse só ter voltado a trabalhar ontem depois de participar, parado em sua casa, da greve. Segundo ele, a paralisação foi preparada na própria estrada, com a distribuição de panfletos e cartazes.

Para Antônio Fernandes, de Parapuã, com a greve, Botelho assumiu uma posição de liderança nacional. "Ele parece ser a pessoa adequada para nos representar pois mostrou habilidade e disposição para parar tudo de novo se for necessário", disse Fernandes, que transporta frangos entre sua cidade e Barreiras (BA) em Salvador, os carreteiros que participaram da greve não conheciam Botelho. E disseram ter apoiado a greve por não suportar mais problemas como arriscar a vida trafegando nas estradas esburacadas do País.

Em Santos, os caminhoneiros que transportam cargas para o porto estão propensos a parar novamente, caso o governo não atenda as reivindicações da categoria. "A questão dos pedágios não foi bem esclarecida e este é o item que mais tem pesado no preço dos fretes", afirmou Manoel Aparecido Mendes de Oliveira. Com uma carga de açúcar da região de Catanduva, Oliveira passou por cinco pedágios, pagando o equivalente a R\$ 200,00. "Se o governo **não mexer com o pedágio**, não sei se teremos condições de continuar trabalhando", disse.

Política Pública em questão: Valor dos pedágios no Brasil tanto estaduais quanto federais, falta de segurança e de manutenção em estradas federais.

Agentes Envolvidos: Movimento União Brasil Caminhoneiro, Federação dos Taxistas e Transportadores Autônomos de Passageiros e Cargas/RS (Fecavergs) , Federação de Caminhoneiros Autônomos do Rio Grande do Sul, Santa Catarina e Paraná (Fecam), Associação Nacional do Transporte Rodoviário de Cargas (NTC) , Secretarias dos Transportes dos principais estados Brasileiros, Ministério dos Transportes.

Estratégia Adotada: Confrontação.

Resultado da estratégia: Paralisação nacional da categoria dos caminhoneiros, particularmente autônomos.

3.10 Cenas de uma aventura. A longa viagem dos desbravadores de estrada. Jornal O Estado de São Paulo .Caderno Cidades. Domingo 15 de agosto de 1999.

Em cinco dias, quatro caminhoneiros percorreram 3,1 mil kms de São paulo ao Pará, enfrentando dificuldades que levaram a categoria a fazer uma greve de quatro dias no fim do mês passado; o “Estado” acompanhou essa viagem de noites insones, pagamento de propinas e vários pneus furados. Depois de tudo, eles tiraram nas costas 25 toneladas de carga e começaram a procurar outra, para começar tudo de novo no dia seguinte.

O caminhoneiro Mário Roberto Lourenço, o Beto, de 23 anos, pega uma foto da mulher e do filho pequeno e prende no painel da carreta, com fita adesiva. Depois reza, por alguns instantes, com a cabeça apoiada no volante. “Vambora, gente, com fé em Deus”, diz, dando a partida no Mercedes 1933 branco, ano 89, com a faixa “Kaya na Gandaya Baseado na Lei”. São 22h30 de Quarta-feira, 4 de agosto, na Rua da Balsa, zona norte de São Paulo. Começa uma viagem de 3.100 quilômetros até Belém, no extremo norte do país...

Falsificou os documentos para tirar a carta aos 17 anos. E logo dirigia sozinho pelas estradas do Brasil, seguindo os passos do pai, caminhoneiro. Com ele aprendeu a guiar e a “lidar” com os guardas. “Já entrego o que eles querem –dinheiro- junto com os documentos”, conta, mostrando notas de R\$ 5,00 separadas para essa “despesa”. “**Corrupção** é ruim, mas como meu caminhão tem uns probleminhas, pagar a propina é mais barato do que a multa”.

-Olha o primeiro assalto!, diz Beto, parando a carreta no **pedágio** de Perus. Tira R\$ 24,00 da carteira, sob protestos. “Com esse dinheiro eu comia uma semana”, reclama ao cobrador do guichê, que o olha espantado.

Para desviar de quatro dos sete pedágios da Anhanguera, ele pega caminhos alternativos. O percurso aumenta em 100 quilômetros. Na sua conta, economiza R\$ 96,00 (R\$ 24,00 cada um, mas alguns são mais baratos), o equivalente a combustível para 400 quilômetros.

Em março estava em Rio Branco, no Acre, arrumou um frete para buscar madeira em Guaporá-Mirim, Rondônia. Voltava já carregado numa estrada boa, um tapete, a 80 quilômetros por hora. De repente, jogou o farol alto e avistou o buraco, enorme, **sem nenhuma sinalização**. Não tinha como desviar, só brecou. Quebrou o feixe da mola dianteira do lado esquerdo, perdeu a direção, o caminhão tombou em cima da ponte, atravessando o rio.Toda a madeira caiu e ele ficou ali plantado, sozinho.

O **posto da Polícia Rodoviária mais próximo ficava a 200 quilômetros**. “É um mato que você ouve a onça miar”, conta. “**O policial chegou 12 horas depois**, perguntando o que eu estava fazendo no meio da rua”.

- A gente **paga tantos impostos, tanto pedágio, tantas multas** pra quê? Multam pela má conservação dos veículos, mas **não conservam as estradas**. Em Rondônia tem buraco que você tem de dar ré para sair fora. A gente já até trancou aquela estrada uma vez. O governo diz que vai arrumar, é só a gente virar as costas e fica tudo como está...

Texto da jornalista Rosa Bastos com fotos de Sebastião Moreira.

Política Pública em questão: Corrupção de guardas rodoviários, Valor e número de pedágios no estado de São Paulo, falta de sinalização, falta de postos da policia rodoviária, má conservação nas rodovias da região norte do Brasil, excesso de impostos, multas, desconfiança no governo.

Agentes Envolvidos: Caminhoneiros autônomos, secretarias de transporte dos estados, Ministério dos Transportes, Polícia Rodoviária.

Estratégia Adotada: De resultados

Resultado da estratégia: Corrupção

3.11 Caminhoneiros ameaçam bloquear estradas em SP

*Transportadores querem que o governo reavalie contratos de concessão das rodovias .
Jornal O estado de São paulo. Terça-feira 17 de agosto de 1999.*

SÃO JOSÉ DO RIO PRETO - Bloqueios simultâneos nas rodovias paulistas deverão ser organizados por entidades que já realizaram paralisações em estradas do interior, caso o governador Mário Covas não reavalie os contratos de concessões rodoviárias para **reduzir as tarifas de pedágio**.

Associações, sindicatos de transportadores de carga, dos motoristas e o Parlamento Regional, que reúne vereadores de 90 municípios do Noroeste paulista, estarão reunidos dia 25, na comissão de transportes da Assembléia Legislativa, para a unificar o movimento contra as tarifas cobradas pelas concessionárias.

O Parlamento, a Associação dos Viajantes da Araraquarense (AVA), sindicatos dos motoristas e de transportadores de cargas paralisaram parcialmente a rodovia Washington Luis, em Catiguá, em abril passado.

O Parlamento Regional e a AVA protocolaram uma ação de inconstitucionalidade dos reajustes nas tarifas dos pedágios na Procuradoria Geral do Estado na quarta-feira

passada. "A Constituição (artigo 150) e o Código Tributário Nacional (artigo 97) proíbem a delegação a particulares, pelo poder público, da cobrança do pedágio", disse o diretor da AVA, José Artur Garcia Barbosa.

Trabalho de pesquisa da AVA mostra que cerca de 30% dos veículos trafegam por vicinais para fugir dos pedágios, aumentam os acidentes, além de danificar as estradas intermunicipais. Na área urbana, provocam destruição de redes de água e esgoto.

"O movimento torna-se estadual", disse o presidente do Parlamento Regional e da Câmara Municipal de São José do Rio Preto, Alcides Zanirato (PSB). Será solicitada audiência com o Governador Mário Covas.

O prefeito de São José do Rio Preto, Liberato Caboclo (sem partido), sancionou lei proibindo a instalação de pedágio no município. Projeto semelhante é debatido em Catanduva. O Parlamento Regional recomenda aos vereadores que apresentem o projeto em suas cidades. "É para evitar mais pedágios", disse Zanirato.

Reprotagem de ANTÔNIO HIGA

Política Pública em questão: Valores das tarifas do pedágio

Agentes Envolvidos: Associações, sindicatos de transportadores de carga, dos motoristas, Parlamento Regional do Noroeste Paulista, Associação dos Viajantes da Araraquarense (AVA), deputados Estaduais, Prefeitos.

Estratégia Adotada: De confrontação

Resultado da estratégia: Escalada do conflito

3.12 Acordo exclui pedágio do valor do frete e evita nova paralisação

Protocolo atende pleito de caminhoneiros e deixa custo ro conta do embarcador. Jornal O Estado de São Paulo. Caderno Economia. Terça-feira 7 de setembro de 1999.

O presidente da Federação Interestadual dos Caminhoneiros Autônomos de Cargas em Geral - que representa os Estados de São Paulo, Minas Gerais, Mato Grosso e Mato Grosso do Sul, José da Fonseca Lopes, disse ontem que não devem ocorrer novas paralisações da categoria até o fim do mês. Ele fez a declaração após a **assinatura de um protocolo de intenções entre a Secretaria dos Transportes de São Paulo e representantes do Estado**. O acordo foi assinado no Palácio dos Bandeirantes, na presença do governador Mário Covas.

Os caminhoneiros se comprometem a negociar antes de iniciar novos protestos nas estradas. Em âmbito nacional, porém, Lopes disse que a ação dos caminhoneiros depende das negociações dos próximos dias 8 e 9, em Brasília, durante reunião entre caminhoneiros e o ministro dos Transportes, Eliseu Padilha. A pauta do encontro incluirá discussões sobre planilhas de custos das transportadoras e segurança nas estradas, entre outros pontos.

Entre as cláusulas acertadas no protocolo de intenções está **prevista a transferência do custo do pedágio, hoje pago pelos caminhoneiros, ao embarcador**. Com isso, a nota emitida pelo embarcador deverá discriminar o valor do frete e do pedágio separadamente, como prevê a atual legislação do ICMS. Em outro ponto do acordo a secretaria se compromete a adotar a cobrança da tarifa bidirecional de tráfego, na qual o pedágio é cobrado na ida e na volta. Segundo Lopes, isso evitará que o caminhoneiro assumira o custo total do pedágio no início da viagem, já que muitas vezes o retorno não é pela mesma rodovia.

O governo também manterá até o fim do ano o desconto de até 20% sobre o valor dos cupons de pedágios adquiridos pelas transportadoras. A partir do próximo ano, com o pedágio eletrônico uma nova negociação sobre descontos deverá ser iniciada, disse Lopes. Pelo protocolo, o governo garantiu que cobrará das concessionárias a instalação de estacionamento para caminhões, serviços de ambulatório, farmácias e bancos 24 horas, já parte dos contratos de concessões.

Reportagem da Jornalista DENISE RAMIRO

Política Pública em questão: Transferência do custo do pedágio da caminhoneiro ao embarcador, manutenção de desconto de 20 % sobre o valor dos cupons de pedágio adquirido pelas transportadoras.

Agentes Envolvidos: Federação Interestadual dos Caminhoneiros Autônomos de Cargas em Geral - que representa os Estados de São Paulo, Minas Gerais, Mato Grosso e Mato Grosso do Sul.

Estratégia Adotada: De Conciliação.

Resultado da estratégia: Evitar paralisações futuras

3.13 Caminhoneiros confirmam greve para 2ª feira. Paralisação pode comprometer abastecimento, mas não ocorrerá bloqueio. Jornal O Estado de São Paulo. Caderno Economia. Sábado 29 de abril de 2000.

Cerca de 1 milhão de caminhoneiros devem parar nas primeiras horas de Segunda-feira. O anúncio foi feito pelo presidente do Movimento União Brasil Camimnhoneiro (MUBC), Nélio Botelho, após reunião com os ministros da justiça, José Gregori, e dos Transportes, Eliseu Padilha. A greve será por tempo indeterminado e, segundo Botelho, poderá causar desabastecimento de produtos nas principais cidades brasileiras.

Política Pública em questão: valor dos pedágios nas rodovias federais e estaduais.

Agentes Envolvidos: Movimento União Brasil Caminhoneiro (MUBC), Ministério dos Transportes e Secretarias dos Transportes estaduais.

Estratégia Adotada: De Confronto

Resultado da estratégia: Paralisação do tráfego de caminhões no país.

3.14 Covas faz terapia e vai a inauguração .Ele é apresentado como "eterno governador" e, mesmo licenciado, discursa . Jornal O estado de São Paulo. Política. Sexta-feira 26 de janeiro de 2001.

Depois de mais uma sessão de quimioterapia para o tratamento do câncer, o governador licenciado Mário Covas participou ontem da inauguração da pista marginal da Rodovia Castelo Branco. Covas deixou o Palácio dos Bandeirantes por volta das 11 horas, acompanhado do vice Geraldo Alckmin, governador em exercício.

Eram 11h20 quando o helicóptero que levava o governador aterrissou na rodovia. Sentado em uma cadeira de rodas, Covas foi colocado numa van e vistoriou trecho da nova pista. Depois, foi para a cerimônia de entrega da obra. Um grupo formado por cerca de 20 moradores da região **protestava contra a obra e a cobrança de pedágio na região dos condomínios de Alphaville, na Grande São Paulo.**

O governador desdenhou dos manifestantes, que usavam narizes de palhaço e exibiam faixas com críticas ao governo. Covas não entrou em confronto, como chegou a fazer em outras ocasiões no ano passado. **Mas voltou a fazer um sinal característico**, passando a mão pelo queixo, **como se dissesse que os manifestantes tinham apenas "papo"**. ..

Alckmin defendeu a concessão de rodovias à iniciativa privada, ressaltando o alívio que a medida proporciona para os cofres públicos. "O Estado não pode ter dinheiro para tudo." Ele também respondeu às críticas dos manifestantes.

"Não nos preocupamos com atitudes isoladas, de quem não entende o compromisso do governo."

Em resposta aos manifestantes, Covas disse que não considera a região do condomínio de Alphaville pobre a ponto de aplicar no local mais recursos oriundos da cobrança de impostos. "Entre pôr dinheiro aqui e pôr dinheiro em outro lugar, eu ponho em outro lugar."

Reportagem da Jornalista. ANDRÉA PORTELLA

Política Pública em questão: Cobrança de novos pedágios na Rodovia Castelo Branco entre São Paulo e Barueri.

Agentes Envolvidos: Moradores da região de Alphaville , Governo do Estado de São Paulo

Estratégia Adotada: De confronto.

Resultado da estratégia: Continuidade das divergências.

3.15 Comunidade se une contra pedágio na Castelo Branco

**Moradores e parlamentares da região protestam contra cobrança compulsória .
Jornal O Estado de São Paulo. Caderno Seu Bairro. Quinta-feira 01 de março de 2001.**

Parado no congestionamento rumo à capital, o técnico em processamento de dados Flávio Mantini Nascimento, de 34 anos, pensa em possíveis soluções para chegar mais cedo ao trabalho. "Helicóptero, horário alternativo ou uma pista às margens do Rio Tietê", sonha. Inconformado com o fechamento do acesso de Carapicuíba à Rodovia Castelo Branco, ele é um dos motoristas que aderiram ao boicote aos pedágios das marginais.

"Temos o direito de ir e vir; ninguém nos perguntou se queríamos ou não ter os acessos fechados", reclama. "Além disso, **o valor da tarifa é abusivo.**" O preço do pedágio no sentido interior-capital é de R\$ 3,50. O motorista deverá pagar o mesmo valor quando o pedágio no sentido contrário for inaugurado, em abril.

Como forma de protesto, Nascimento também colou no vidro do seu carro um adesivo distribuído por entidades de Alphaville e Carapicuíba, com a frase:

Marginais Castelo Branco - **Lute por Acesso Livre; Pedágio Justo.** "Vou fazer o que puder para a população se conscientizar, para evitar os pedágios e protestar contra esse absurdo", ressalta.

Enquanto a Castelo Branco for a alternativa para ele, Nascimento vai continuar perdendo quase duas horas no trânsito para chegar ao trabalho. "O pior de tudo é que tenho de usar o trevo de Barueri para entrar na estrada, porque o acesso de Carapicuíba foi fechado com a construção das marginais", diz.

Protestos - Um grupo, com aproximadamente 70 parlamentares da Associação de Vereadores da Região Oeste da Grande São Paulo, a Câmara Oeste, deve seguir de carro na quarta-feira, de Carapicuíba rumo à Assembléia Legislativa, na capital.

"Vamos entregar uma representação com pedido de instauração de uma Comissão Parlamentar de Inquérito **(CPI) contra a Viaoeste**, concessionária responsável pela rodovia", avisa o presidente da Câmara de Santana de Parnaíba, Oswaldo Luís de Oliveira Borelli (PFL) e vice-presidente da Câmara Oeste.

Numa reunião realizada na semana passada entre os 123 vereadores da Câmara Oeste - entidade que envolve representantes de Carapicuíba, Osasco, Barueri, Itapevi, Jandira, Santana de Parnaíba e Pirapora do Bom Jesus -, os parlamentares decidiram interditar a rodovia com carros oficiais.

"A interdição será temporária, com duração de aproximadamente 2 horas", adianta. O dia e horário do protesto ainda não foram definidos.

Reportagem da Jornalista **BÁRBARA SOUZA**

Política Pública em questão: Valores dos pedágios, acesso rodoviário direto à Rodovia Castelo Branco, vindo de Alphaville para São Paulo..

Agentes Envolvidos: Moradores da região de Alphaville , Governo do estado de São Paulo ,Associação de Vereadores da Região Oeste da Grande São Paulo.

Estratégia Adotada: De confronto.

Resultado da estratégia: Continuidade das divergências.

3.16(Sem título). Jornal o estado de São Paulo. Caderno Cidades. Quinta-feira 5 de julho de 2001

Transportadoras pagarão **pedágio mais caro se migrarem para o Sem Parar**. Segundo o Sindicato das Empresas de Transportes de Carga de São Paulo e Região (Setcesp), as cabines eletrônicas não contam o número de eixos em uso, o que causa **distorções na cobrança**. Com o fim da venda de cupons, em novembro, quem não quiser usar dinheiro terá de aderir ao sistema.

O assessor da presidência do Setcesp, Carlos Breda, afirmou que há dois problemas no Sem Parar. O primeiro estaria na dificuldade de o sistema identificar se o caminhão está sem carga, trafegando com eixos suspensos, o que poupa a rodovia. Nesses casos, esses eixos seriam descontados do valor do pedágio, **mas o sistema só lê os números registrados no equipamento conhecido como tag**. O segundo problema estaria no método de cadastramento, pois a tag considera o número máximo de eixos. Isso resultaria em **preço mais alto**, se em alguma hora a carroceria fosse menor.

Algumas transportadoras já estudam voltar a pagar o pedágio com dinheiro. “A melhor opção seria o Sem Parar, mas ele não consegue ler eixo suspenso”, disse o diretor operacional da Transportadora Americana, Carlos Panzan. **A suspensão do desconto de 20%** para a empresa que adquiria cupons também causa protestos.

O secretário dos Transportes, Michael Paul Zeitlin, disse que as transportadoras não precisam ficar preocupadas com os pedágios. Segundo ele, uma lei determina que os embarcadores paguem esses custos. Para ele, as transportadoras também não teriam dificuldade para pagar adesão de R\$ 25,00 e taxa mensal de R\$ 5,00 no Sem Parar. O Estado não encontrou ninguém na CGMP, responsável pelo sistema, para responder sobre os problemas.

Matéria do Jornalista MAURÍCIO MORAES

Política Pública em questão: Sistema de cobrança eletrônica de pedágio “Sem Parar”, eliminação do desconto no cupom de pedágio, distorções na leitura de eixos de veículos pelo sistema .

Agentes Envolvidos: Empresas de transporte de cargas, Secretaria dos Transportes.

Estratégia Adotada: De confronto.

Resultado da estratégia: Continuação do conflito

3.17 Comissão aprova pedágio gratuito à noite .Jornal O Estado de São Paulo. Quinta-feira 04 de abril de 2002.

A Comissão de Constituição e Justiça (CCJ) da Assembléia Legislativa aprovou um projeto que prevê a isenção do pagamento de pedágios para todos os motoristas, entre meia-noite e 6 horas. O projeto, de autoria da deputada Mariângela Duarte (PT), é uma reivindicação do sindicato dos caminhoneiros da Baixada Santista e do Vale do Ribeira. Depois de enfrentar essa primeira comissão, a discussão sobre o pagamento de pedágios ainda precisa do aval das Comissões de Transportes e Finanças e Orçamento. Depois, segue para o plenário, onde é necessária apenas uma votação.

Política Pública em questão: Isenção no pagamento do pedágio entre a zero e seis horas.

Agentes Envolvidos: Empresas de transporte de cargas, Secretaria dos Transportes, Assembléia Legislativa do estado de São Paulo.

Estratégia Adotada: De conciliação.

Resultado da estratégia: Proposta de solução.

3.18 Custo interno prejudica exportador de suco .Dificuldades criadas por carga tributária e deficiências de logística são criticadas .Jornal O Estado de São Paulo. Quinta-feira 11 de abril de 2002.

GENEBRA - Apesar da existência das barreiras dos países ricos sobre as exportações nacionais, os produtores de suco de laranja do Brasil alertam que um dos principais obstáculos para colocar seu produto no mercado internacional são **os custos internos do País, como os de logística** e tributários.

Segundo ele, o setor cítrico gasta R\$ 17 milhões a mais **em pedágios** depois que as estradas foram privatizadas. "Com esse dinheiro, poderíamos trocar toda a frota de caminhões a cada ano", afirma Garcia, acrescentando que num setor como o de exportação de suco de laranja, **o custo do transporte é vital para a competitividade do produto.**

Matéria do Jornalista Jamil Chade, Correspondente

Política Pública em questão: Custo dos pedágios afetando competitividade externa

Agentes Envolvidos: Empresas exportadoras de suco de laranja do Estado de São Paulo..

Estratégia Adotada: De resultados.

Resultado da estratégia: Insatisfação

4. ANÁLISE DOS CONFLITOS.

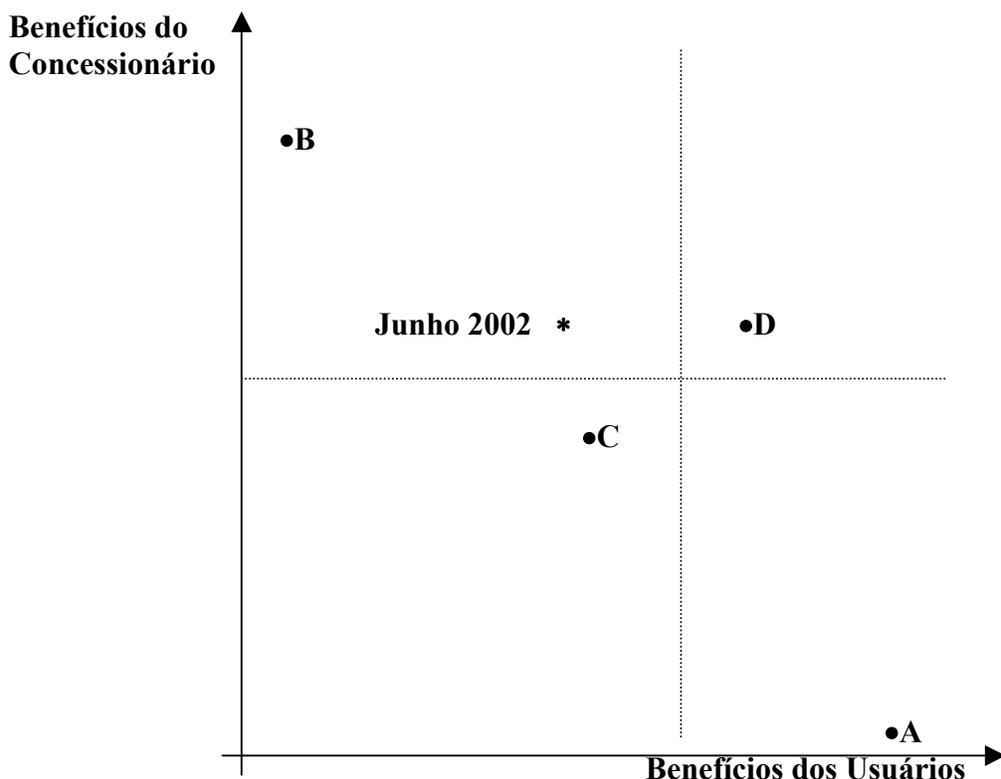
A cronologia apresentada acima, ainda que incompleta pois feita por amostragem, é elucidativa da evolução dos conflitos em torno do problema principal – o valor do pedágio e o número de praças .

Percebe-se claramente que a escalada do conflito inicia-se por movimentos mais ou menos isolados e de pouca repercussão, avoluma-se pela sua frequência em intensidade ganhando conotações mais político-partidárias em período eleitoral –segundo semestre de 1998 e segundo semestre de 2002- nas campanhas para governador do estado-. Finalmente, os conflitos eclodem em movimentos de pouca organização sindical, através de um importante grau de espontaneidade mas altamente eficiente. Eficiência esta que é facilitada pelo sistema de radio-comunicação que é típica da atividade do transportador via caminhão, atingindo dimensões nacionais. É sintomático observar que muitos –a maioria talvez- dos participantes do movimento de paralisação do transporte de cargas sequer conhecem a que se diz ser a liderança do movimento que mesmo assim não é contestada e passa a ser objeto de atenção governamental e sindical de cunho mais tradicional.

De outra parte, o movimento da grande imprensa de São Paulo esboça questionamento no início do processo de concessões rodoviárias no estado de São Paulo, pedindo urgentes providências, dentro de uma perspectiva prevencionista de conflitos, o que mostra bastante clareza quanto aos limites da política de preços e às dificuldades presentes na categoria. “É preciso **agir depressa**, não apenas para evitar os prejuízos ao setor de transportes, como para impedir que os bloqueios nas estradas se transformem em novo transtorno para a população.” , dizia o editorial de O Estado de São Paulo de 5 de outubro de 1998, rebatido pelo Secretário dos Transportes de São Paulo no fórum de leitores , em 9 de outubro daquele ano.

A partir da amostra de evolução dos conflitos podemos fazer uma representação da sua percepção pelas partes envolvidas e da sua escalada, utilizando as representações sugeridas em Rubin et alii.

PERCEÇÃO DO CONFLITO PELAS PARTES ENVOLVIDAS EM CONCESSÕES RODOVIÁRIAS NO ESTADO DE SÃO PAULO.



O que o gráfico mostra é a percepção que a parte interessada (neste caso os Usuários) tem do conflito. Em A os usuários percebem apenas o seu interesse. Em, estes percebem estar sendo apenas favorecida a posição do Concessionário. São posições antagônicas, beligerantes. Em C há uma saída de acomodação ou de resultado. Aqui aplica-se o caso do transportador que busca um resultado imediato (transportar a sua mercadoria) e para tanto paga o suborno do guarda rodoviário. Privilegia-se a obtenção de um resultado imediato, justificado ou não. O problema é resolvido mas ao menos uma das partes sabe que a solução poderia ser outra, melhor. Em D há uma solução construtiva, onde ambas as partes ganham. Seria este o caso em que o concessionário das rodovias aceita uma redução do pedágio para os transportadores de carga e o estado, através da Artesp, o seu agente regulador, atenua as obrigações do Concessionário, por exemplo com investimentos, ou então abre mão do pagamento que o concessionário tem que fazer mensalmente por conta da outorga da concessão onerosa do estado.

Atualmente (junho de 2002), as negociações abertas pelo estado, pelo menos no que se refere às vias marginais à Rodovia Castello Branco, se aproximam de uma posição intermediária próxima a C e D pois já houve aceitação da redução tarifária nesse sistema

rodoviário, mas as negociações estão indefinidas devido à não disposição do estado em abrir mão de algum tipo de encargo (basicamente obras), de responsabilidade do concessionário, de forma a compensar a redução no valor tarifário.

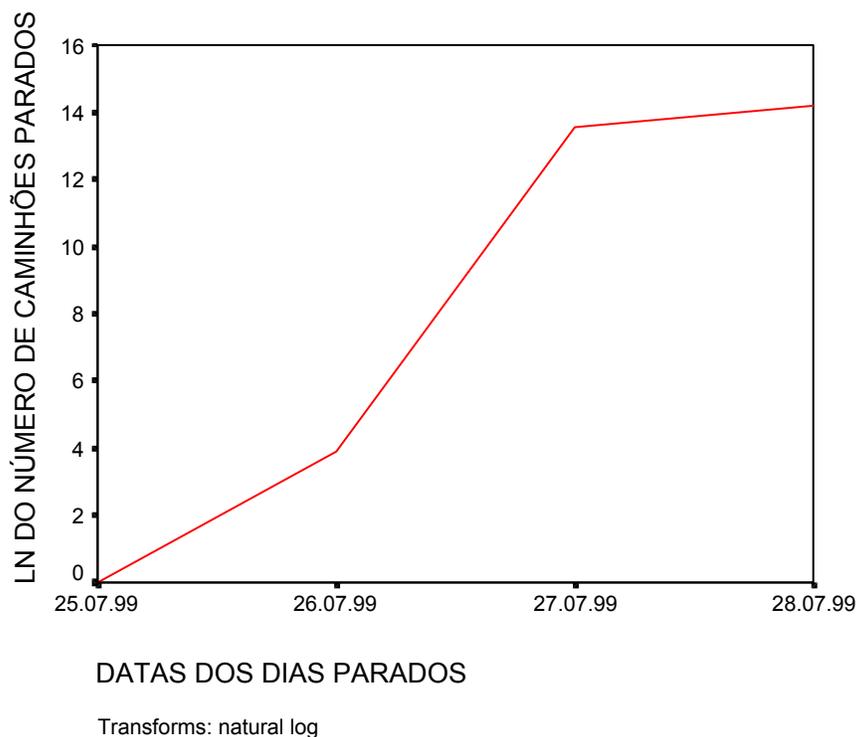
Quanto à evolução ou escalada dos conflitos em torno da questão dos pedágios tanto em São Paulo quanto no Brasil, é possível verificarmos que o ponto alto, e de ruptura se deu em julho-agosto de 1999, um ano depois de implantado o processo de concessões rodoviárias no estado, quando a paralisação no transporte de cargas no país foi praticamente total.

ESCALADA DOS CONFLITOS

O gráfico na página seguinte mostra a escalada do conflito em concessões rodoviárias ocorrido entre o final de julho de 1999 e os primeiros dias de agosto daquele ano. A montagem dos números é um levantamento não sistemático, mas refletido no conjunto de matérias de jornal selecionadas e reproduzidas acima.

A escalada do conflito mostrado tem no eixo horizontal as datas objeto do levantamento jornalístico e o eixo vertical apresenta número de caminhões parados testemunhados naquelas publicações. Por ser um conflito com evolução vertiginosa, o eixo vertical está em logaritmo do número de caminhões parados. Assim, o conflito inicia com 50 caminhões na refinaria de Duque de Caxias (\ln de 50 = 4), progride para um número editoriado no jornal O Estado de São Paulo de 750.000 caminhões (\ln = 13,53) e atinge seu ponto máximo em 1,5 milhões de caminhões parados (\ln = 14,22), de acordo com o testemunho de lideranças sindicais.

ESCALADA DOS CONFLITOS EM CONCESSÕES RODOVIÁRIAS NO BRASIL (LOGARITMO DO NÚMERO DE CAMINHÕES PARADOS NO PAÍS DURANTE OS DIAS DO CONFLITO)



5. CONCLUSÃO

A conclusão a que se chega é que os conflitos em concessões rodoviárias no estado de São Paulo e no Brasil em torno da questão do valor e número de praças de pedágio, pela sua recorrência, grau de adesão obtido, agregando inclusive outros movimentos sociais, e velocidade de difusão, tem no seu bojo uma distorção real que não deve ser desprezada pelo agente regulador. Esforços devem ser efetuados no sentido de uma postura conciliadora por parte do estado sob pena de se transformar o conflito em questão em objeto de novas eclosões com resultados imprevisíveis e/ou ter o seu sentido político manifesto influenciando, ainda que parcialmente, nos resultados eleitorais das lideranças políticas envolvidas.

6. BIBLIOGRAFIA

KNIGHT, Jack. Institutions and Social Conflicts. Cambridge University Press, 1996.

RUBIN, Jeffrey Z., PRUITT, Dean G e KIM, Sung Hee. Social Conflict. Escalation, Stalemate, and Settlement. McGraw-Hill Inc. Second Edition, 1994.

SPINK, Mary Jane (Org). Práticas Discursivas e Produção de Sentidos no Cotidiano. Aproximações Teóricas e Metodológicas. 2ª Edição. São Paulo: Cortez Editora, 2000.