



## CÂMARA DOS DEPUTADOS

# PROJETO DE LEI Nº \_\_\_\_\_, DE 2011

(Do Sr. Onofre Santo Agostini)

Dispõe sobre a obrigatoriedade de existência de Pontos de Apoio nas rodovias e dá outras providências.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º - Toda rodovia estadual e federal tem obrigatoriamente que disponibilizar Ponto de Apoio (PA) para usuários da via, em especial aos transportadores de cargas.

*Parágrafo único.* Essa obrigatoriedade estende-se inclusive às rodovias atualmente concessionadas, tendo as concessionárias direito ao mesmo prazo que for concedido aos órgãos estaduais e federais para implantação.

Art. 2º - Os Pontos de Apoio devem ser construídos preferencialmente em áreas que contemplem postos de combustível, oferecendo estrutura básica para higiene e alimentação, tais como banheiro com chuveiro e lanchonetes ou restaurantes, respectivamente, entre outros serviços.

§ 1º - Os pátios devem ser grandes o suficiente para acomodar os caminhões em sua totalidade e devem ser monitorados, para garantir a segurança das cargas transportadas.

§ 2º - Os serviços necessários para manutenção da estrutura descrita no *caput* deste artigo podem ser terceirizados, respeitados os preceitos da legislação em vigor.

Art. 3º - A distância entre um Ponto de Apoio e outro deve respeitar o mínimo de 70 km e o máximo de 100 km.

Art. 4º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.



## CÂMARA DOS DEPUTADOS

### JUSTIFICATIVA

A razão principal para apresentação do presente projeto é que os caminhoneiros não têm onde parar nas rodovias para descansar entre suas longas jornadas ante a direção de seus caminhões para transporte das cargas direcionadas a eles. Anteriormente, os postos de combustível e serviços, tinham boa margem de lucro na venda de diesel, o que permitia manter um grande pátio, com banheiros e condições de pernoite, onde os transportadores faziam acordos comerciais para parada de seus motoristas. Caminhoneiros que, eventualmente, não abasteciam, ainda assim eram beneficiados e acolhidos. Porém, atualmente a realidade é bem diferente.

Segundo consta em dados do DENATRAN, o volume de caminhões dobrou nos últimos 12 anos, além de terem sofrido mudanças significativas na configuração de seus motores. Com as novas potências é possível se arrastar carretas, bitrens e rodotrens cada vez maiores. Além do aumento do número e do tamanho dos caminhões, os transportadores, nessa última década, buscando ganho de escala, mudaram a estratégia de abastecimento de suas frotas, passando a operar com base própria, ou seja, instalando tanques de abastecimento nas matrizes e filiais.

As petroleiras, principalmente a Petrobras, têm incentivado esse modelo, com a instalação dessas bases e venda de combustível até 8% mais barato. Com isso, uma nova realidade se impôs: Os tanques dos caminhões foram aumentados e até duplicados, passando de 600/700 litros para até 1.200 litros (máximo permitido pela legislação atual). Com essa capacidade, um caminhão consegue rodar até 2.500 quilômetros, não havendo mais necessidade de abastecimento nas rodovias.

Tal mudança de estratégia dos transportadores trouxe um grande ganho na operação, que teve como consequência a ociosidade dos postos, já em dificuldades pela diminuição paulatina da margem de lucro na venda de diesel. Em decorrência disso muitos postos diminuíram seus pátios, passaram a cobrar pelos banhos, não mais permitem a parada para não clientes, para forçar o abastecimento, sem contar os que “fecharam as portas”, como exemplo de vários na BR-163, que liga Mato Grosso e Mato Grosso do Sul e na Via Dutra – Rio de Janeiro/São Paulo.

A conclusão de tudo isso é que o mercado exigiu o aumento da autonomia do caminhão, incompatível com a “autonomia” do motorista, que precisa descansar durante suas longas jornadas, pernoitar, se alimentar entre outras necessidades físicas. Isso implica inclusive, em outro problema que é a jornada de trabalho excessiva, que tem como consequência o crescente número de acidentes graves nas estradas envolvendo caminhões, pois os caminhoneiros estão trabalhando além do limite de suas forças físicas, se arriscando para entregar mais rapidamente suas cargas na tentativa de descansarem o quanto antes possível.

Os propostos Pontos de Apoio são estruturas de real necessidade para os usuários da via, principalmente esses trabalhadores que vivem cortando as rodovias com suas cargas em jornadas exaustivas sem ter onde descansar adequadamente. A distância proposta permite ao caminhoneiro, ao transportador e às empresas de seguro/rastreamento, a programação das paradas, de maneira a atender necessidades de descanso e cumprimento de jornadas seguras.



## **CÂMARA DOS DEPUTADOS**

Finalmente, é importante ressaltar que a falta de estrutura nas estradas não tem resultados danosos só para o caminhoneiro, mas para toda a sociedade, embora sejam eles os que mais sofrem. Aumentam os índices de acidentes com consequências de vidas perdidas, cargas desperdiçadas, horas paradas e desgaste na imagem do país.

Sala das Sessões,        de Março de 2011.

Deputado ONOFRE SANTO AGOSTINI  
DEM/SC