

# A importância social e econômica dos pontos de parada no Brasil

e sua importância para a aplicação da Lei 13.103/15 – *A lei dos caminhoneiros*

**SOS Estradas**  
PROGRAMA SEGURANÇA NAS ESTRADAS

Coordenação  
**Rodolfo Alberto Rizzotto**

# Sumário

- 3 - Apresentação
- 5 - Memorial descritivo
- 6 - Metodologia
- 7 - Histórico das legislações pertinentes as paradas e suas contradições
- 15 - Quando a lei não sai do papel
- 21 - Credenciamento dos pontos de parada
- 25 - O custo do PPD da concessionária para a sociedade
- 32 - Fontes para o levantamento dos pontos de parada
- 34 - Pontos de parada nas rodovias estaduais concedidas de São Paulo
- 38 - Postos com vagas para caminhão levantados pelo Ministério dos Transportes
- 41 - Geração de empregos comparado com as concessionárias de rodovias
- 46 - O caso SerrAzul na Rodovia dos Bandeirantes em São Paulo
- 50 - Investimentos nos pontos de parada
- 54 - O volume de atividades nos pontos de parada
- 56 - O que os pontos de parada querem dos governos
- 58 - Financiamento dos pontos de parada com cobrança do estacionamento
- 65 - Conclusão
- 67 - Agradecimentos

## Apresentação

No Congresso os parlamentares revogaram a *Lei 12.619/12*, a chamada *Lei do Descanso dos Motoristas Profissionais*. Ela foi substituída pela *Lei 13.103/15*, conhecida como *Lei dos Caminhoneiros*, mas que na realidade atende o interesse principalmente dos embarcadores, donos de cargas e transportadoras.

Ambas as legislações determinam paradas regulares para recuperação dos motoristas, bem como descanso obrigatório entre jornadas. Para a aplicação efetiva da Lei em vigor é fundamental o apoio dos pontos de parada de rodovia.

Espalhados por todos os estados e rodovias, os pontos de parada surgiram como fruto da coragem e determinação de empreendedores nos mais distintos recantos do país. Cidades surgiram em torno dos postos de combustível nas estradas e muitas têm no ponto de parada o maior gerador de empregos da região.

Apesar da importância econômica e social desses empreendimentos, muito pouco se sabe sobre eles em termos de investimentos realizados e empregos gerados, principalmente em comparação a outros setores essenciais para a logística do país (como são as concessionárias de rodovias e as empresas de transportes).

Esse trabalho tem como objetivo revelar um pouco do universo dos pontos de parada e demonstrar que leis que fiscalizam a jornada de motoristas profissionais somente são viáveis com o apoio desses empreendimentos. É uma infraestrutura de prestação de serviços construída com décadas de trabalho e investimento privado.

Cabe aos Governos valorizar esse espírito empreendedor e estimular seu desenvolvimento, principalmente porque se trata de um país carente de empregos, em particular para os trabalhadores mais humildes. O crescimento do Brasil passa pelos pontos de parada.

## Memorial descritivo

Com a sanção da *Lei 13.103/15* o Governo assumiu a responsabilidade de identificar os pontos de parada nas rodovias que atendem padrões mínimos. No caso das rodovias federais, cabe ao Ministério dos Transportes o levantamento dos pontos. Já o Ministério do Trabalho e Emprego têm a missão de definir as condições mínimas que devem oferecer os Pontos de Parada e Descanso (PPD) para os motoristas profissionais, em particular os caminhoneiros.

Após o cumprimento dessas tarefas o Governo Federal tem a obrigação legal de publicar a relação das rodovias e PPDs disponíveis e habilitados para o cumprimento da *Lei 13.103/15*. Para isso é preciso a adesão dos pontos de parada e aceitação das condições estabelecidas pelo Governo.

## Metodologia

Utilizamos como método a descrição das duas legislações: *Lei 12.619/12* e *Lei 13.103/15*. Em uma análise cronológica dos acontecimentos desde 2012, revelamos o cenário de negociações entre o Governo e os pontos de parada, essenciais para a aplicação de ambas as legislações, no que tange ao descanso mínimo obrigatório após horas de direção e entre jornadas.

Para dimensionar a importância econômica e social dos pontos de parada foram utilizados:

- Entrevistas com empresários responsáveis por pontos de parada
- Coleta de dados através de pesquisas com pontos de parada
- Análise de levantamentos realizados por órgãos públicos sobre postos de combustível
- Comparação dos dados com outros segmentos afins

## Histórico das legislações pertinentes às paradas e suas contradições

Quando foi aprovada a *Lei 12.619/12 (A Lei do Descanso dos Motoristas Profissionais)*, pela primeira vez no Brasil o tema dos Pontos de Parada nas rodovias ganhou relevância. Saber onde parar passou a ser fundamental, visto que a lei determina paradas para recuperação das condições de reflexo a cada 4h de direção contínua, sem contar a obrigação de descanso entre jornadas de pelos menos 11h.

Imediatamente, grupos interessados em inviabilizar a lei, ligados majoritariamente aos embarcadores (os donos da carga), transportadoras e caminhoneiros autônomos passaram a alegar que não existiam locais de parada para atender a legislação. Isso ocorreu principalmente após o artigo 10 da referida lei ter sido vetado pela Presidente Dilma Rousseff, que previa no inciso:

***VI – nos casos de concessões de rodovias, a exigência da construção de locais seguros destinados a estacionamento de veículos e descanso para os motoristas, situados a intervalos menores que 200 (duzentos) quilômetros entre si, incluindo área isolada para os veículos que transportem produtos perigosos, e em consonância com o volume médio diário de tráfego na rodovia.***

Imediatamente surgiram na imprensa matérias e depoimentos dizendo que no Brasil não existiam locais adequados para o caminhoneiro pernoitar ou realizar as paradas a cada 4 horas de direção contínua. A defesa da tese era tão absurda que dava a nítida impressão de que ninguém parava nas estradas brasileiras e que praticamente não existiam postos nas rodovias.

Muitas das matérias foram pautadas por embarcadores e transportadoras que exploram os motoristas profissionais e não tinham interesse em nenhum tipo de controle de jornada ou limitação do tempo de direção. Jornalistas sem conhecimento das condições dos pontos de rodovia no país eram facilmente induzidos a erro.

Por outro lado, proliferava a tese de que o Governo deveria construir e oferecer pontos de descanso nas rodovias, com infraestrutura completa e nenhum custo para o caminhoneiro. Exigiam condições de primeiro mundo num país com sérias deficiências de saneamento básico, segurança, educação, moradia e tantos outros itens de primeira necessidade.

A exigência de áreas de descanso gratuitas naturalmente sempre contou com a simpatia dos caminhoneiros autônomos, apertados pelo baixo valor do frete, muitos sequer sem condições de pagar um banho decente, quanto mais estacionamento fechado e seguro.

Em um país que concluiu que era melhor entregar as rodovias para a administração da iniciativa privada (porque o Governo não consegue mantê-las), soa no mínimo como contradição o desejo que o setor público construa estacionamentos enormes para atender a iniciativa privada. Afinal, o transporte de carga por rodovia é uma atividade remunerada em que o dono da carga ganha, o transportador idem e o caminhoneiro (seja autônomo ou empregado) é remunerado. Quando se trata de trecho concedido, a concessionária de rodovia arrecada através dos pedágios.

Paralelamente, a expectativa dos embarcadores, transportadores e caminhoneiros autônomos sempre foi de que o Governo Federal pudesse assumir a obrigatoriedade de oferecer áreas de descanso gratuitas. No entanto, isso esbarra na jurisdição sobre as vias, entre outros fatores. Dos 200 mil quilômetros aproximados de rodovias pavimentadas no país, as federais representam pouco mais de 70 mil - portanto, cerca de 130 mil *km* dependeriam da boa vontade e recursos dos Governos estaduais.

Como se não bastasse, o custo de implantar áreas de descanso para caminhoneiros nas estradas a cada 200 *km* (considerando o que dizia o texto original da *Lei 12.619/12*), sequer foi analisado ou mencionado pelos defensores das áreas de descanso gratuitas.

Admitindo-se áreas de descanso a cada 200 *km* com 200 vagas, seriam necessárias pelos menos 1.000 áreas de descanso para atender os 200 mil *km* de rodovias pavimentadas. Cada área dessas teria que oferecer pelo menos 24.000 m<sup>2</sup> de estacionamento pavimentado, custo estimado com terraplanagem e todo material necessário de pelo menos R\$ 4 milhões, sem contar a desapropriação do terreno.

Considerando a necessidade de obras para tratamento de resíduos, instalações sanitárias, chuveiros, cercas, iluminação, área para cozinha e descanso, dentre outras, são pelo menos mais R\$ 1 milhão. É possível estimar em R\$ 5 milhões cada área de descanso com 200 vagas. Portanto, 200 mil vagas em área de descanso nas rodovias exigiria investimento de R\$ 5 bilhões somente em estacionamento.

Como o foco do *SOS Estradas* sempre foi segurança nas rodovias e defendíamos a *Lei 12.619/12* por sua contribuição para reduzir acidentes ao estabelecer limites de tempo de direção e jornada dos motoristas profissionais, realizamos um levantamento para mostrar que a falta de pontos de parada não tinha a menor procedência, muito pelo contrário: existem milhares de pontos capazes de atender a maior parte da demanda, sem que o Governo precise investir.

O estudo foi lançado em dezembro de 2012 e intitulado: "*A Lei do Tempo de Direção e os Pontos de Parada nas Rodovias Brasileiras*" foi a primeira luz sobre o tema. Na ocasião foram pesquisados 576 postos de rodovia, em todos os estados, utilizando imagens de satélite. Nestes postos foram encontradas pelos menos 75.000 vagas. A pesquisa ainda entrevistou responsáveis por 235 grandes postos do lote de 576 pontos analisados e a estimativa foi que

poderiam ampliar a capacidade de vagas em 60% no curto prazo, desde que tivessem apoio para isso. No mesmo trabalho, a estimativa inicial do *SOS Estradas* era de que existissem pelo menos 2.500 postos de rodovia com estrutura para atender os caminhoneiros, com cerca de 155 mil a 175 mil vagas para estacionar.

O Governo então resolveu fazer seu próprio levantamento, focando em postos de combustível nas rodovias federais, apurando área disponível, número de vagas e quais os serviços disponíveis. Dentre eles: restaurante, lanchonete, hotel, mecânico, borracheiro, eletricista, caixa eletrônico. O estudo foi denominado: “*Postos de Combustível - Localização Georreferenciada Preliminar dos Possíveis Pontos de Parada em Rodovias Federais para Atender a Lei 12.619/12*”.

O levantamento georreferenciado permite localizar cada ponto indicado e ver as condições do local com imagens por satélite e até da pista (utilizando o *Google Earth* e *Google Maps*). Apesar da importância do trabalho e do seu detalhamento, estranhamente na época (2013) não teve grande divulgação do Ministério dos Transportes. Entretanto, trazia informações relevantes sobre a importância da estrutura já existente no país, apesar do estudo estar limitado às rodovias federais e não incluir as estaduais. Foi a primeira vez que o Governo pôde constatar o tamanho da estrutura montada pelos pontos de rodovias no país, em particular pelos postos de combustível.

Tanto durante 2013 como 2014 e início de 2015, as discussões na Comissão Especial, criada em tese para debater aprimoramentos na *Lei 12.619/12* e nos sucessivos adiamentos das votações na Câmara do novo texto que resultou na *Lei 13.103/15*, deixaram o Governo na expectativa da nova realidade jurídica. Isso contribuiu para que a questão dos pontos de parada e das políticas públicas pertinentes ao tema ficasse em segundo plano.

Apesar disso, a principal desculpa dos que eram flagrados dirigindo sem respeitar a *Lei 12.619/12* que permanecia em vigor era sempre a mesma: falta de pontos de parada.

Ainda em 2012, na Comissão Especial e até a promulgação da *Lei 13.103/15*, a *Fecombustíveis* (que representa os sindicatos de postos de combustível) vinha acompanhando as discussões e reiterando a disponibilidade dos postos em aprimorar as estruturas de parada, desde que contassem com apoio de políticas públicas. Mas o Governo ficou inerte, absorvido com outras prioridades.

Com a sanção em março de 2015 da *Lei 13.103/15*, o Governo assumiu inúmeras responsabilidades. Como estabelecer as condições mínimas do que poderia ser um ponto de parada e descanso, indicar as vias onde estão localizados os mesmos, incluir em contratos das novas concessões a obrigatoriedade de construir espaços para essa finalidade, a reavaliação de contratos das concessões existentes para viabilizar esses projetos, dentre outras. Mas o grande equívoco foi vincular a entrada em vigor da nova lei a existência de pontos de parada cadastrados e indicados pelo poder público. No caso dos estados, o Governo ficou sem condições de impor qualquer medida nesse sentido, pois não tem jurisdição sobre as rodovias estaduais, muitos menos para credenciá-los.

Os artigos mais importantes pertinentes às paradas revelam a armadilha em que o Governo caiu. Destacamos os que consideramos mais pertinentes à questão das paradas. Diz a *Lei 13.103/15*:

***Art. 9º As condições de segurança, sanitárias e de conforto nos locais de espera, de repouso e de descanso dos motoristas profissionais de transporte rodoviário de passageiros e rodoviário de cargas terão que obedecer ao disposto em normas regulamentadoras pelo ente competente. (Decreto Nº 8.433, de 16 de abril de 2015)***

.....  
**§ 2º Os locais de repouso e descanso dos motoristas profissionais serão, entre outros, em:**

**I - estações rodoviárias;**

**II - pontos de parada e de apoio;**

**III - alojamentos, hotéis ou pousadas;**

**IV - refeitórios das empresas ou de terceiros;**

**V - postos de combustíveis.**

**§ 3º Será de livre iniciativa a implantação de locais de repouso e descanso de que trata este artigo.**

**§ 4º A estrita observância às Normas Reguladoras do Ministério do Trabalho e Emprego, no que se refere aos incisos II, III, IV e V do § 2º, será considerada apenas quando o local for de propriedade do transportador, do embarcador ou do consignatário de cargas, bem como nos casos em que esses mantiverem com os proprietários destes locais contratos que os obriguem a disponibilizar locais de espera e repouso aos motoristas profissionais.**

**Art. 10. O poder público adotará medidas, no prazo de até 5 (cinco) anos a contar da vigência desta Lei, para ampliar a disponibilidade dos espaços previstos no art. 9º, especialmente:**

**I - a inclusão obrigatória de cláusulas específicas em contratos de concessão de exploração de rodovias, para concessões futuras ou renovação;**

**II - a revisão das concessões de exploração das rodovias em vigor, de modo a adequá-las à previsão de construção de pontos de parada de espera e descanso, respeitado o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos;**

**III - a identificação e o cadastramento de pontos de paradas e locais para espera, repouso e descanso que atendam aos requisitos previstos no art. 9º desta Lei;**

**IV - a permissão do uso de bem público nas faixas de domínio das rodovias sob sua jurisdição, vinculadas à implementação de locais de espera, repouso e descanso e pontos de paradas, de trevos ou acessos a esses locais;**

**V - a criação de linha de crédito para apoio à implantação dos pontos de paradas.**

**Parágrafo único. O poder público apoiará ou incentivará, em caráter permanente, a implantação pela iniciativa privada de locais de espera, pontos de parada e de descanso.**

**Art. 11. Atos do órgão competente da União ou, conforme o caso, de autoridade do ente da federação com circunscrição sobre a via publicarão a relação de trechos das vias públicas que disponham de pontos de parada ou de locais de descanso adequados para o cumprimento desta Lei. (Regulamento)**

**§ 1º A primeira relação dos trechos das vias referidas no caput será publicada no prazo de até 180 (cento e oitenta) dias a contar da data da publicação desta Lei.**

**§ 2º As relações de trechos das vias públicas de que trata o caput deverão ser ampliadas e revisadas periodicamente.**

**§ 3º Os estabelecimentos existentes nas vias poderão requerer no órgão competente com jurisdição sobre elas o seu reconhecimento como ponto de parada e descanso.**

**Art. 12. O disposto nos §§ 2º e 3º do art. 235-C do Capítulo I do Título III da Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei no 5.452, de 1º de maio de 1943, e no caput e nos §§**

**1º e 3º do art. 67-C do Capítulo III-A da Lei no 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, produzirá efeitos:**

**I - a partir da data da publicação dos atos de que trata o art. 11, para os trechos das vias deles constantes;**

**II - a partir da data da publicação das relações subsequentes, para as vias por elas acrescentadas.**

**Parágrafo único. Durante os primeiros 180 (cento e oitenta) dias de sujeição do trecho ao disposto na Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, aprovada pelo Decreto-Lei no 5.452, de 1º de maio de 1943, e na Lei no 9.503, de 23 de setembro de 1997 - Código de Trânsito Brasileiro, com as alterações constantes desta Lei, a fiscalização do seu cumprimento será meramente informativa e educativa.**

## Quando a lei não sai do papel

A partir da entrada em vigor da *Lei 13.103/15* o Governo acionou a bomba relógio no seu colo em função do *Art. 11*.

***“Atos do órgão competente da União ou, conforme o caso, de autoridade do ente da federação com circunscrição sobre a via publicarão a relação de trechos das vias públicas que disponham de pontos de parada ou de locais de descanso adequados para o cumprimento desta Lei. (Regulamento)***

***§ 1º A primeira relação dos trechos das vias referidas no caput será publicada no prazo de até 180 (cento e oitenta) dias a contar da data da publicação desta Lei.”***

Neste momento, enquanto o Ministério do Trabalho e Emprego (*MTE*) assumia a missão de estabelecer as condições dos locais de parada e descanso, o Ministério dos Transportes (*MT*) corria atrás da identificação dos pontos que atendessem essas exigências e que estivessem dispostos a participar da rede de *PPDs* – Pontos de Parada e Descanso.

Logo o *MTE* publicou uma primeira portaria em 17 de abril de número 510, mas que foi logo substituída por outra após entendimento da equipe do Ministério com os representantes dos postos de rodovia da *Fecombustíveis*. Várias exigências que constavam na portaria praticamente inviabilizavam qualquer participação dos postos como ponto de parada. Graças as negociações e bom senso do *MTE*, foi publicada a *Portaria 994* de 8 de julho de 2015 que viabilizou o início do processo.

Foi um passo importante dado pelo setor privado, através da *Fecombustíveis*, para contribuir

com a entrada em vigor de fato da *Lei 13.103/15*, principalmente no que se diz respeito a fiscalização do tempo de parada e descanso obrigatório entre jornadas. A postura dos postos de combustível, através da sua entidade, foi efetivamente de colaboração para com as autoridades apesar do segmento já sofrer com uma infinidade de obrigações para sua operação, tanto trabalhistas como ambientais, devido aos riscos inerentes a atividade. Exatamente por representarem um setor com número enorme de regulamentações a serem respeitadas, os postos de rodovias já atendiam boa parte das exigências feitas pelo *MTE*.

Transcrevemos a *Portaria 994* na íntegra como forma de ilustrar a complexidade da atividade e as inúmeras exigências que os postos de rodovia são obrigados a atender.

***MINISTÉRIO DO TRABALHO E EMPREGO***

***GABINETE DO MINISTRO***

***PORTARIA Nº 944 DE 08 DE JULHO DE 2015***

***(DOU de 09/07/2015 - Seção 1)***

***Estabelece as condições de segurança, sanitárias e de conforto nos locais de espera, de repouso e de descanso dos motoristas profissionais de transporte rodoviário de passageiros e de cargas.***

***MINISTRO DE ESTADO DO TRABALHO E EMPREGO, no uso das atribuições que lhe confere o inciso II do parágrafo único do art. 87 da Constituição Federal e considerando o disposto no art. 9º da Lei n.º 13.103, de 02 de março de 2015 e no Art. 4º do Decreto n.º 8.433, de 16 de abril de 2015, resolve:***

**Art. 1º As condições de segurança, sanitárias e de conforto nos locais de espera, de repouso e de descanso dos motoristas profissionais de transporte rodoviário de passageiros e de cargas devem atender ao disposto nesta Portaria.**

**Art. 2º As instalações sanitárias devem:**

**a) ser localizadas a uma distância máxima de 250 (duzentos e cinquenta) metros do local de estacionamento do veículo;**

**b) ser separadas por sexo;**

**c) possuir gabinetes sanitários privativos, dotados de portas de acesso que impeçam o devassamento, com dispositivo de fechamento, além de cesta de lixo e papel higiênico;**

**d) dispor de lavatórios dotados de espelhos, material para higienização e para secagem das mãos;**

**e) ser dotadas de chuveiros com água fria e quente;**

**f) seguir a proporção mínima de 1 (um) gabinete sanitário, 1 (um) lavatório e 1 (um) chuveiro, por sexo, para cada 20 (vinte) vagas ou fração, considerando a quantidade total de vagas existentes no estacionamento;**

**g) ser providos de rede de iluminação; e**

**h) ser mantidas em adequadas condições de higiene, conservação, funcionamento e organização.**

**§ 1º Os vasos sanitários devem possuir assento com tampa.**

**§ 2º O local dos chuveiros pode ser separado daquele destinado às instalações com gabinetes sanitários e lavatórios.**

**§ 3º Nas instalações sanitárias masculinas é permitida a instalação adicional de mictórios.**

**§ 4º As instalações sanitárias femininas podem ser reduzidas em até 70% da proporção prevista na alínea "f", nos locais em que houver baixa demanda de usuárias, desde que assegurada a existência de pelo menos uma instalação sanitária feminina.**

**§ 5º Para cumprimento do disposto nesta Portaria, não é permitida a utilização de banheiros químicos.**

**Art. 3º Os compartimentos destinados aos chuveiros devem:**

- a) ser individuais;**
- b) ser dotados de portas de acesso que impeçam o devassamento, com dispositivo de fechamento;**
- c) possuir ralos sifonados com sistema de escoamento que impeça a comunicação das águas servidas entre os compartimentos e que escoe toda a água do piso;**
- d) dispor de suporte para sabonete e cabide para toalha;**
- e) ter área mínima de 1,20m<sup>2</sup>; e**
- f) possuir estrado removível em material lavável e impermeável.**

**Art. 4º Medidas adequadas devem ser adotadas para garantir que o esgotamento das águas utilizadas não seja fonte de contaminação.**

**Art. 5º Os ambientes para refeições podem ser de uso exclusivo ou compartilhado com o público em geral, devendo sempre:**

- a) ser dotados de mesas e assentos;**
- b) ser mantidos em adequadas condições de higiene, limpeza e conforto; e**

***c) permitir acesso fácil às instalações sanitárias e às fontes de água potável.***

***Art. 6º É permitido que os usuários dos locais de espera, de repouso e de descanso utilizem a própria caixa de cozinha ou equipamento similar para preparo de suas refeições.***

***Art. 7º Deve ser disponibilizada gratuitamente água potável em quantidade suficiente, por meio de copos descartáveis individuais, bebedouro de jato inclinado ou equipamento similar que garanta as mesmas condições.***

***Art. 8º Todo local de espera, de repouso e de descanso deve conter sinalização vertical e horizontal informando as regras de movimentação, as áreas destinadas ao estacionamento e o pátio de manobra de veículos, bem como a indicação da localização das instalações sanitárias e dos ambientes para refeições.***

***Art. 9º Os locais de espera, de repouso e de descanso situados em rodovia pavimentada devem possuir pavimentação ou calçamento.***

***Art. 10 Todo local de espera, de repouso e de descanso deve possuir sistema de vigilância e/ou monitoramento eletrônico.***

***Parágrafo único. O local de espera, de repouso e de descanso que exija dos usuários pagamento de taxa para permanência do veículo deve ser cercado e possuir controle de acesso.***

***Art. 11 É proibida a venda, o fornecimento e o consumo de bebidas alcoólicas nos locais de espera, de repouso e de descanso.***

**Art. 12** *É vedado o ingresso e a permanência de crianças e adolescentes nos locais de espera, de repouso e de descanso, salvo quando acompanhados pelos responsáveis ou por eles autorizados.*

**Art. 13** *Aos estabelecimentos de propriedade do transportador, do embarcador ou do consignatário de cargas, bem como nos casos em que esses mantiverem com os proprietários destes locais contratos que os obriguem a disponibilizar locais de espera, de repouso e de descanso aos motoristas profissionais aplicam-se as Normas Regulamentadoras do Ministério do Trabalho e Emprego.*

**Art. 14** *Os locais de espera, de repouso e de descanso já existentes na data publicação desta Portaria, terão o prazo de 1 (um) ano, a contar da citada publicação, para se adequarem ao disposto na alínea "a" do artigo 2º e ao artigo 9º.*

**Art. 15** *Revoga-se a Portaria MTE n.º 510, de 17 de abril de 2015, publicada no D.O.U. de 20/04/2015 - Seção 1.*

**Art. 16** *Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação*

**MANOEL DIAS**

## Credenciamento dos pontos de parada

Vencida a etapa do estabelecimento das exigências do Ministério do Trabalho e Emprego, chegou o momento do Ministério dos Transportes identificar, juntamente com a *Fecombustíveis*, quais os pontos de rodovia estariam aptos e dispostos a assumirem a responsabilidade de ser um Ponto de Parada e Descanso (*PPD*).

Mais uma vez a entidade de classe trabalhou com o Governo no intuito de apoiar a aplicação da *Lei 13.103/15*. Através de comunicados para os associados dos sindicatos em cada estado, a *Fecombustíveis* realizou essa tarefa, além de iniciar um processo de convencimento dos empresários dos maiores grupos em operação nas rodovias para que aderissem ao sistema. A maioria demonstrava certo temor em assumir uma nova responsabilidade sem nenhuma perspectiva de aumento de receita, apenas mais despesas e obrigações a serem seguidas.

Pouco a pouco, no intuito de colaborar com as autoridades, alguns responsáveis de redes de pontos de rodovia passaram a admitir iniciar um processo de credenciamento. Entretanto, ao longo de meses de negociação, os empresários do setor percebiam algumas contradições do Governo.

Enquanto no Ministério do Trabalho e Emprego as negociações fluíram em um clima de transparência, a situação parecia nebulosa quando as discussões envolviam áreas do Ministério dos Transportes, principalmente na ANTT - Agência Nacional de Transportes Terrestres (responsável pela relação com as concessionárias de rodovias). O clima de desconfiança dos empresários dos pontos de parada era fruto das conversas de bastidores - as concessionárias de rodovias estariam dispostas a construir áreas para o descanso dos caminhoneiros, mediante aumento da tarifa do pedágio. A informação dos corredores é que a possibilidade contava com a simpatia da ANTT.

Os pontos de parada, que montaram suas estruturas nas rodovias concorrendo num mercado extremamente competitivo, não consideravam justo esse tipo de benefício, principalmente quando detectaram a aproximação de sindicatos de transportadoras (indício de possível concorrência na venda de combustível). Muitos sindicatos, cooperativas e transportadoras tem oferecido a venda de combustível a preços mais baixos aos seus associados ou veículos agregados, por terem acesso a combustível com preços mais baixos.

Habitados a concorrência, os empresários dos postos deixavam claro de que sua preocupação era exclusivamente que as regras fossem as mesmas para todos e que não houvesse nenhum tipo de favorecimento para concessionários e eventuais sindicatos, instituições ou empresas a elas associadas.

A desconfiança dos postos de rodovia era fruto, dentre outros fatores, de suas amargas experiências lidando com governos e exigências em todas as esferas: municipal, estadual e federal. Paralelamente, incomodavam as matérias e depoimentos de transportadores, políticos, caminhoneiros, alegando falta de locais para efetuarem suas paradas, além de repetidas críticas a cobrança de determinados serviços essenciais para absorver ao menos em parte os custos da operação de um ponto de rodovia.

Na avaliação de vários empresários do setor de postos, o Governo, além dos políticos, líderes sindicais, transportadoras, embarcadores e até muitos caminhoneiros não entendem a importância da atividade dos pontos de rodovia na logística do transporte de cargas, passageiros e deslocamento de viajantes em automóvel.

Apesar dos discursos das autoridades de que as regras seriam justas e que os pontos de parada teriam seus direitos respeitados, a prática mostrou que os temores dos empresários do setor eram justificados. O primeiro ato nesta direção teve como palco a ANTT, quando em 28 de outubro de 2015 a Agência apresentava, na sede em Brasília (DF), com toda pompa e

circunstância, o projeto-piloto do ponto de parada e descanso para caminhoneiros. Dito projeto será implantado na BR-116/PR/SC, na altura de Santa Cecília, em Santa Catarina. A iniciativa é da concessionária responsável pelo trecho, *Autopista Planalto Sul*, empresa do grupo *Arteris*, em parceria com a *Federação das Empresas de Transporte de Carga e Logística de Santa Catarina (Fetrancesc)*.

No site da ANTT a assessoria de imprensa descrevia o evento e a manifestação do Diretor da Agência e do representante do *Ministério dos Transportes*:

***Na ocasião, o diretor-geral da ANTT, Jorge Bastos, falou sobre o projeto, que é um ponto de partida: “... daqui para frente os projetos que a ANTT vai aprovar nas concessionárias deverão seguir esse padrão. Trabalhamos muito para que pudéssemos dar ao caminhoneiro um lugar digno e decente para o seu descanso”.***

***O secretário de Política Nacional de Transportes do Ministério dos Transportes, Herbert Drummond, destacou o papel dessa iniciativa na regulamentação da lei. “O projeto, além de ser uma bela ideia, associa o trabalho dos contratos de concessão com a necessidade de que o governo tem demonstrado com o transportador de cargas e marca o primeiro evento concreto nesse processo de ponto de parada no Brasil. Nós estamos trabalhando junto à ANTT e ao DNIT fortemente nessa questão”.***

Imediatamente, os empresários dos pontos de parada perceberam que deveriam reavaliar sua colaboração com o Governo. Até porque, em entrevista ao G1, Jorge Bastos afirmava a jornalista Débora Dias:

***O diretor-geral da ANTT, Jorge Bastos, classificou o projeto como “um marco” para a implantação***

***dos pontos de parada no país, já que os caminhoneiros passarão a ser “tratados de forma diferente”.***

***“Hoje, da maneira com que eles [os caminhoneiros] param para descansar, eles não têm descanso”, reconheceu.***

O G1 ainda informava que o projeto deveria custar R\$ 20 milhões e o espaço seria utilizado principalmente para caminhoneiros com carga perigosa, contando com equipamentos especiais para atender acidentes com esses veículos. A previsão inicial é de de 06 blocos de 21 vagas cada, sendo construído conforme a demanda da rodovia, numa área de 120 mil m<sup>2</sup>. A matéria ainda acrescentava:

***“Conforme o diretor-superintendente da Autopista Planalto Sul, Antônio Cesar Ribas Sass, a construção deve começar em até seis meses, com prazo de um ano para conclusão. O início das obras ainda depende da obtenção de licenças ambientais.***

### ***Impacto na tarifa***

***O diretor-superintendente da concessionária afirmou que o impacto do custo da obra no valor da tarifa cobrada pelo pedágio será “mínimo”. Sass acredita que a tarifa básica, hoje em R\$ 4,10, poderá ficar R\$ 0,15 ou R\$ 0,20 mais cara a partir do início da obra.”***

As declarações públicas das autoridades do setor de transporte deixaram claro que o financiamento das áreas de descanso nas rodovias concedidas serão financiadas pelos usuários. Portanto, a gratuidade dos serviços é apenas uma figura de linguagem. Na prática o custo é transferido para todos os usuários da via, inclusive os caminhoneiros. Com uma oferta de 126 vagas, quando o projeto estiver finalizado, é absolutamente inviável atender a demanda da rodovia por esse tipo de serviço “gratuito”.

## O custo do PPD da concessionária para a sociedade

Ao analisarmos o balanço da concessionária *Autopista Planalto Sul*, encontramos média anual em torno dos 30 milhões de “veículos equivalentes” pagando pedágio. Uma carreta com sete eixos vai pagar o “equivalente” a sete automóveis, daí o uso desse termo pelas concessionárias.

Num cálculo simples, considerando possível aumento de R\$ 0,20 para bancar a obra do PPD, a concessionária poderá ser beneficiada com cerca de R\$ 6 milhões de receita adicional por ano.

Ao longo de 17 anos de concessão ainda vigentes, isso representa mais de R\$ 100 milhões para um custo inicial estimado em R\$ 20 milhões. Embora seja uma estimativa provisória, foi uma conta que os empresários do setor fizeram rapidamente.



Os proprietários de postos de rodovia ou investem recursos próprios ou são obrigados a buscar no mercado financeiro e nas distribuidoras de combustível capital para investir na abertura de novos pontos, correndo risco. Um sistema de financiamento desse gênero concedido as concessionárias, através do aumento da tarifa do pedágio, sem risco e retorno de capital com essa rapidez e volume, é sinal claro de concorrência fora dos padrões que os pontos de parada têm que enfrentar.

Alem disso, também se revela uma contradição difícil de explicar. Caso o valor de R\$ 6 milhões previsto para ser cobrado no pedágio da *Autopista Planalto Sul* fosse transferido para os pontos de parada como forma de financiar sua ampliação, seria possível construir pelo menos 320 vagas de estacionamento por ano na mesma rodovia. Portanto, 5.440 vagas ao longo dos 17 anos de concessão. É difícil para o Governo explicar a conta – afinal, como pode preferir 126 vagas em vez de 5.440?

Como se não bastasse, o Ministério dos Transportes publicou no dia 04 de novembro de 2015 a *Portaria nº 326* que visa definir os procedimentos para que estabelecimentos comerciais situados em rodovias federais sejam reconhecidos como *Pontos de Parada e Descanso (PPD)* para caminhoneiros. A portaria possui mais uma série de regras, dentre as quais chama atenção o inciso III do artigo 3º:

***Art. 3º São condições necessárias para o estabelecimento comercial solicitar o reconhecimento como Ponto de Parada e Descanso:***

***III - não vender, fornecer e permitir o consumo de bebida alcoólica no local.***

Em primeiro lugar, é absolutamente impossível um ponto de rodovia com milhares de frequentadores ao dia, em local aberto, impedir o consumo de bebida alcoólica. Até porque a

proibição de consumir álcool é para quem dirige e no ato da direção. Não existe sequer base legal para esta exigência. Muitos caminhoneiros têm inclusive geladeiras dentro do veículo, com bebida alcoólica, principalmente latas de cerveja, que podem consumir, por exemplo, no final do dia, quando param para jantar e dormir.

Além disso, em muitas localidades do interior, os pontos de rodovia são o melhor restaurante da cidade - realizam bailes, festas de casamento, apresentam shows nos fins de semana, tem hotel anexo, enfim, fazem parte da vida social das pequenas cidades do interior do Brasil. A proibição da venda de bebida alcoólica causa enormes prejuízos e impede o consumo sem nenhuma justificativa plausível. Muitos proprietários de pontos de parada reagiram imediatamente a Portaria, considerando que inviabiliza sua participação como PPD.

Alegam que geralmente estão cercados de pequenos comércios, bares, restaurantes e até postos que não ficam na faixa de domínio da rodovia, mas são bem próximos. Com isso, os clientes podem estacionar a carreta no pátio do posto e ir consumir na vizinhança, estimulando a concorrência - e quando retornarem com uma lata de cerveja na mão, o posto ainda tem a responsabilidade de intervir, já que não é permitido o consumo no local (conforme determina a *Portaria nº 326*).

Conforme o texto da norma estabelece, o reconhecimento como *PPD* depende da manifestação dos pontos de parada. Caso não haja essa intenção, o ponto continua operando normalmente, sem prejuízo da sua atividade e sem precisar atender as exigências da portaria do Ministério do Trabalho e Emprego (que regulamenta os *PPDs*) ou do Ministério dos Transportes. Do ponto de vista dos proprietários dos potenciais *PPDs* não há risco de perda de receita em função de não aderirem ao sistema – pelo contrário, existem vantagens. Em primeiro lugar, não assumem a obrigação de atender as novas exigências, que representam custo sem nenhuma garantia de retorno. Além disso, podem perfeitamente informar aos

caminhoneiros que pretendem usar seu pátio sem nenhum tipo de consumo que não são um PPD, portanto não tem nenhuma obrigação de atendê-los.

Os proprietários conhecem bem a realidade das rodovias e sabem que determinados caminhoneiros, inclusive de certas transportadoras, não vão abastecer no posto, nem consumir na área de alimentação - apenas querem usar gratuitamente o espaço. Sequer tem o estímulo de atenderem esses motoristas como potenciais clientes. Nos dias em que o movimento está baixo e o pátio livre, não se criam restrições para que o motorista pare, mas quando há possibilidade de que os efetivos clientes fiquem sem espaço, vão agir imediatamente para liberar a vaga.

Com a Portaria 326 do Ministério dos Transportes, o Governo deu mais um passo no sentido de desestimular parcerias com os pontos existentes, demonstrando ser um interlocutor pouco confiável e acima de tudo que não entendeu a importância dos pontos de parada que operam nas rodovias brasileiras.

***PORTARIA Nº - 326, DE 3 DE NOVEMBRO DE 2015***

***Dispõe sobre os procedimentos gerais para o reconhecimento dos pontos de parada e descanso em rodovias federais, de que trata a Lei nº 13.103, de 2 de março de 2015, que dispõe sobre o exercício da profissão de motorista.***

***O MINISTRO DE ESTADO DOS TRANSPORTES, no uso da competência que lhe confere o art. 87, parágrafo único, inciso II, da Constituição, tendo em vista a Lei nº 13.103, de 2 de março de 2015, o Decreto nº 8.433, de 16 de abril de 2015, e considerando a Resolução nº 525, de 29 de abril de 2015, do Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN e a Portaria nº 944, de 8 de julho de 2015, do Ministério do Trabalho e Emprego, resolve:***

**Art. 1º Estabelecer o procedimento para o reconhecimento de estabelecimentos comerciais localizados em rodovias federais, que disponham de espaço de repouso e descanso para motoristas profissionais de transporte de passageiros e de cargas, como Ponto de Parada e Descanso - PPD.**

**Art. 2º Cabe ao Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT e à Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, de acordo com suas respectivas esferas de atuação, proceder o reconhecimento dos Pontos de Parada e Descanso.**

#### **I - DA SOLICITAÇÃO**

**Art. 3º São condições necessárias para o estabelecimento comercial solicitar o reconhecimento como Ponto de Parada e Descanso:**

**I - Cadastro Nacional de Pessoa Jurídica - CNPJ ativo;**

**II - Alvará de Funcionamento expedido pela Prefeitura Municipal competente; e**

**III - não vender, fornecer e permitir o consumo de bebida alcoólica no local.**

**Art. 4º A solicitação de reconhecimento de Ponto de Parada e Descanso deverá ser feita por meio do formulário eletrônico disponível nos sites do Ministério dos Transportes, do DNIT e da ANTT.**

#### **II - DA ANÁLISE E VISTORIA**

**Art. 5º Satisfeitas as condições necessárias previstas no art. 3º, o pedido de reconhecimento será avaliado pelo órgão competente conforme art. 2º desta Portaria.**

***Parágrafo único. O solicitante será informado do resultado da análise por meio de mensagem eletrônica.***

***Art. 6º A vistoria para reconhecimento deverá ocorrer no prazo de até 60 (sessenta) dias da aceitação do pedido de solicitação.***

***§ 1º Considera-se vistoria a verificação in loco das condições de segurança, sanitárias e de conforto, conforme os critérios definidos pela Portaria MTE nº 944, de 8 de julho de 2015.***

***§ 2º A vistoria deverá ser acompanhada por representante do solicitante.***

***Art. 7º Não atendidas as condições estabelecidas para o reconhecimento, o órgão informará ao solicitante as pendências existentes.***

***Parágrafo único. Caberá ao solicitante requerer nova vistoria ao órgão, quando da adequação das pendências, sendo o prazo reiniciado.***

### ***III - DO RECONHECIMENTO E VALIDADE***

***Art. 8º Atendidas todas as condições exigidas para o reconhecimento caberá à ANTT e ao DNIT, de acordo com suas respectivas circunscrições, emitir documento de reconhecimento de Ponto de Parada e Descanso, com validade de 5 (cinco) anos, podendo ser renovado por sucessivos períodos.***

***Parágrafo único. Poderá ser emitido reconhecimento provisório, pelo prazo de 1 (um) ano, para os estabelecimentos comerciais que se encontrarem em fase de adequação no que se refere aos itens constantes do Anexo I.***

**Art. 9º Após o reconhecimento, a qualquer momento e sem aviso prévio, poderão ser realizadas vistorias, tendo como objetivo verificar se o estabelecimento mantém as condições exigidas no ato de reconhecimento.**

**Parágrafo único. Caso seja verificado descumprimento de qualquer dos requisitos ou das condições exigidas, o reconhecimento estará sujeito à suspensão ou cancelamento.**

**Art. 10 Os casos omissos serão resolvidos pela ANTT ou pelo DNIT, de acordo com a circunscrição sobre a via.**

**Art. 11 Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação.**

**ANTONIO CARLOS RODRIGUES**

## Fontes para o levantamento dos pontos de parada

O grande equívoco do Governo foi acreditar que não existiam pontos de parada no Brasil como alegaram embarcadores, muitos transportadores, deputados e até caminhoneiros autônomos logo após a sanção da *Lei 12.619/12*.

Quando em dezembro de 2012 publicamos o estudo: "*A Lei do Tempo de Direção e os Pontos de Parada nas Rodovias Brasileiras*", mostramos que essa era uma falácia, que existiam não só pontos de parada em profusão, como muitos com instalações de primeiro mundo.

Apesar disso, o discurso dos opositores da *Lei 12.619/12* permanecia e logo o Governo foi pressionado a realizar seu próprio levantamento que resultou na pesquisa do Ministério dos Transportes: ***Postos de Combustível - Localização Georreferenciada Preliminar dos Possíveis Pontos de Parada em Rodovias Federais para Atender a Lei 12.619/12***.

Com o objetivo de aprofundar o tema e compreender melhor a que ponto chega a participação desse segmento na economia brasileira, decidimos usar como referência os dados do estudo do Ministério dos Transportes, no caso das rodovias federais, mais o levantamento feito pela *ARTESP* - Agência de Transporte do Estado de São Paulo, que fez uma pesquisa dos pontos existentes nas rodovias paulistas, intitulado: "*Relatório Analítico de Áreas de Descanso*".

Para conhecer melhor o segmento, realizamos entrevistas com proprietários de redes de pontos de parada do sul ao norte do país e vários outros com unidades de portes diversos que são responsáveis por 252 pontos de parada nas rodovias brasileiras.

Através de questionário, recebemos informações mais detalhadas de 115 unidades situadas

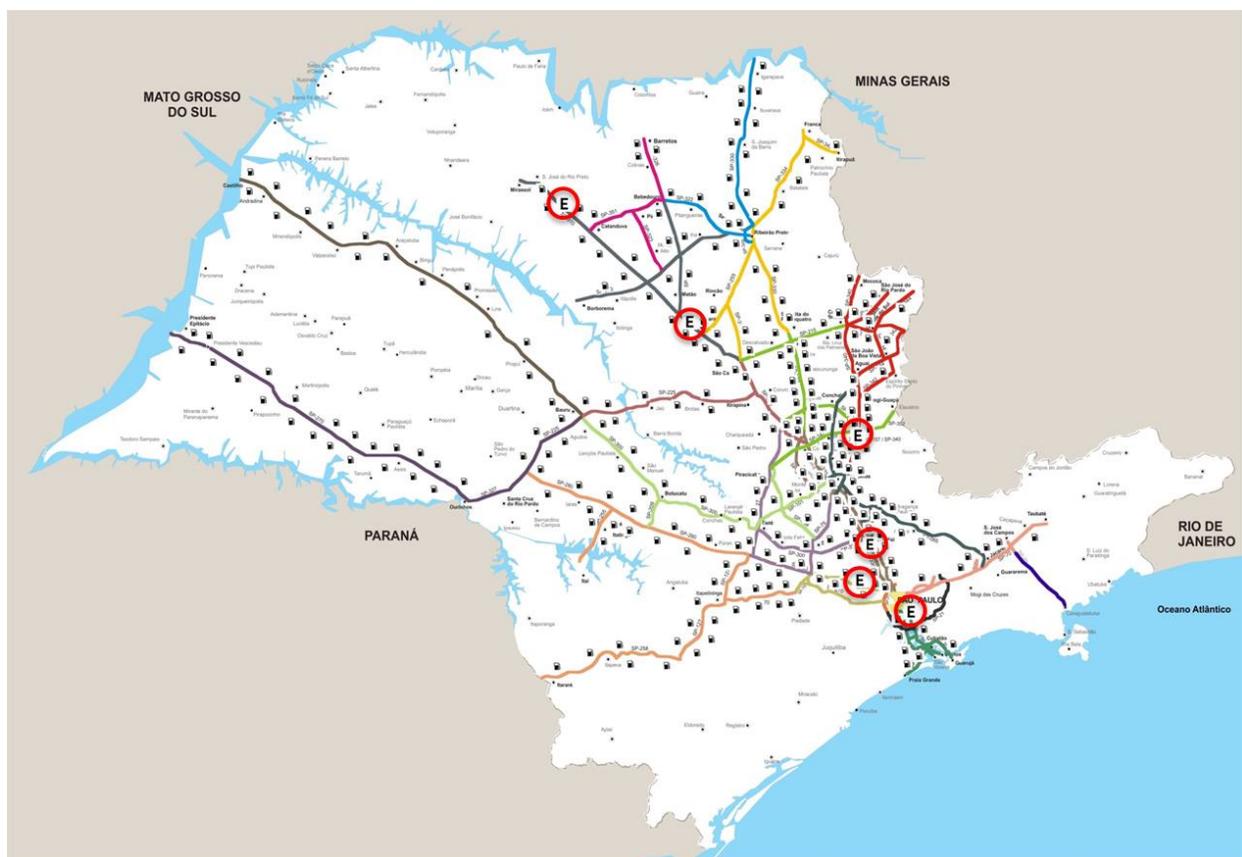
em rodovias localizadas em 14 estados. Utilizamos também informações pertinentes a questionários enviados pela *Fecombustíveis* de mais 102 pontos candidatos a serem pontos de parada. O objetivo da entidade foi apoiar o Ministério dos Transportes, que precisava com urgência identificar pontos capacitados e interessados em ser credenciados como PPD.

Ao analisarmos os dados da pesquisa do *MT*, cujos dados georreferenciados permitem visualizar com imagens do *Google Earth* os pontos situados nas rodovias federais, decidimos utilizar o mesmo tipo de metodologia para identificar os pontos situados nas rodovias estaduais de São Paulo. Com isso, foi possível realizar várias projeções.

Na Pesquisa do *MT* foram identificados 3.343 postos nas rodovias federais. Pela pesquisa da *ARTESP*, 395 nas rodovias estaduais concedidas de São Paulo. Entretanto, como o objetivo do estudo são Pontos de Parada com alguma opção de área de descanso para os caminhoneiros, focamos, em um primeiro momento, naqueles postos que tem vaga de estacionamento.

## Pontos de parada nas rodovias estaduais concedidas de São Paulo

No Estado de São Paulo, a ARTESP indicou a existência de 280 pontos de parada com 12.837 vagas para caminhões, média de 45,8 por empreendimento, em 6.400 km de rodovias estaduais concedidas. A capilaridade da rede de pontos de parada fica evidente no mapa a seguir e revela a disponibilidade de 01 ponto de parada a cada 22 km, com média de quase 46 vagas de estacionamento por ponto.



*Pontos com vagas para estacionamento de caminhões nas rodovias estaduais concedidas de SP – Fonte: ARTESP*

Os números são mais impressionantes ainda quando consideramos que não inclui grandes pontos de parada em rodovias federais dentro do estado, como existem na Rodovia Presidente Dutra, Regis Bittencourt, Fernão Dias, Transbrasiliana (BR-153) . Da mesma forma, não faz parte desse levantamento os pontos existentes nas rodovias estaduais não concedidas, que representam pelo menos mais 13.600km, conforme Quadro 1 referente a malha estadual paulista.

Estrada	Tipo de órgão	DER (km)	Concessões (km)	DERSA (km)	Total Estadual (km)	Federal (km)	Municipal (km)	Total (km)
Eixo	Terra	947.56			947.56	0.00	162,607.85	163,555.41
	Pista Simples	10,379.86	1,371.58		11,752.44	424.47	13,199.85	25,376.76
	Pista Dupla	559.58	3,615.49	54.10	4,229.17	631.02		4,860.19
<b>Subtotal</b>		<b>11,887.00</b>	<b>4,988.07</b>	<b>54.10</b>	<b>16,929.17</b>	<b>1,055.49</b>	<b>175,807.70</b>	<b>193,792.35</b>
Acessos e interligações	Terra	261.21			269.21			269.21
	Pista Simples	2,119.45	212.38		2,331.83	0.29		2,332.12
	Pista Dupla	119.81	74.95	3.39	198.15			198.15
<b>Subtotal</b>		<b>2,508.47</b>	<b>287.32</b>	<b>3.39</b>	<b>2,799.19</b>	<b>0.29</b>	<b>0.00</b>	<b>2,799.48</b>
<b>Dispositivos</b>		1,185.85	906.06	47.48	2,139.38			2,139.38
<b>Total</b>		<b>15,581.32</b>	<b>6,181.45</b>	<b>104.97</b>	<b>21,867.74</b>	<b>1,055.78</b>	<b>175,807.70</b>	<b>198,791.21</b>

**Quadro 1** - Fonte: MALHA RODOVIÁRIA DO ESTADO DE SÃO PAULO - DER - Outubro 2015

Nas entrevistas com os proprietários de 252 pontos, apuramos o custo médio para um estacionamento pavimentado com vagas para 100 caminhões, independente do custo do terreno. Com pequenas variações por região e considerando condições normais de terra e topografia, a média das informações permitiu chegar a custo unitário por vaga de R\$ 17.000,00, ocupando 120 m<sup>2</sup> por carreta para estacionamento e movimentação. Isso exige um terreno de 12 mil m<sup>2</sup> para operar sem dificuldade, sem contar a área necessária para posto, chuveiros para caminhoneiros, lanchonete, restaurante, escritório, loja de conveniência, banheiros com sanitários, borracheiro, mecânico, eletricista e outros serviços necessários para operação do ponto.

Levando em conta o custo de R\$ 17.000,00 por vaga de 120 m<sup>2</sup> e multiplicando pelo número de vagas (12.837), podemos estimar o investimento dos pontos de parada nas rodovias estaduais concedidas em R\$ 218.219.000,00 (duzentos e dezoito milhões duzentos e dezenove mil reais) somente em vagas pavimentadas nos 280 pontos de parada de São Paulo.

Outro dado relevante é considerar a área ocupada por essas vagas, imaginando que estivessem todas juntas, representariam área de 1.540.440 m<sup>2</sup> (um milhão quinhentos e quarenta mil e quatrocentos e quarenta metros quadrados), o equivalente ao território da cidade de São Paulo (1.523.000 m<sup>2</sup>).

Como complemento, a *ARTESP* acrescenta que os caminhoneiros contam ainda com mais 6 Áreas de Descanso exclusivas nas rodovias dos Bandeirantes (Jundiaí), Presidente Castello Branco (São Roque), Anchieta (São Bernardo do Campo), Washington Luiz (Araraquara e Uchoa) e Gov. Dr. Adhemar Pereira de Barros (Mogi Mirim) com 419 vagas de estacionamento.

Essas são áreas administradas pelas concessionárias cuja maioria das vagas foram construídas e são mantidas pelos postos de rodovia. Diz a *ARTESP*: “Contam com pátios iluminados, portaria de controle de entrada e saída; posto de combustível anexo com serviços de atendimento de emergência (borracharia, auto-elétrico e valeta para troca de óleo); lanchonete ou restaurante; telefone público; fraldário; sanitários masculino e feminino; chuveiro; tanque para lavagem de roupas; refeitório com geladeira e micro-ondas; sala de jogos e sala para repouso.”. Exatamente o que muitos dos maiores pontos de rodovia já oferecem nos empreendimentos que administram, sem participação das concessionárias.

A *ARTESP* considera isso como um diferencial das concessões paulistas, já que efetivamente não existem áreas assim mantidas diretamente pelas concessionárias ou em parcerias com postos nas demais rodovias do país, com infraestrutura para o descanso dos motoristas.

Para exemplificar a diferença do volume de investimento: um único posto, o Bizungão, situado no km 247 da rodovia Castello Branco (SP-280), em São Paulo, oferece impressionante estrutura com 500 vagas para carretas, o equivalente a soma de seis pontos oferecidos pelas concessionárias paulistas de rodovia. Outro posto na Dutra (concessão federal), situado em Guarulhos(SP), o Sakamoto, possui estacionamento fechado, monitorado e com toda segurança para mais de 500 carretas. Ambos os casos foram bancados com recursos da iniciativa privada, sem receita compulsória de pedágio. No Bizungão não existe cobrança mas no Sakamoto é cobrado um valor pelo pernoite inferior a média do estacionamento de 2h para um carro na capital paulista.

## Postos com vagas para caminhão levantados pelo Ministério dos Transportes

Conforme mencionamos, a pesquisa do Ministério dos Transportes encontrou 3.343 postos nas rodovias federais, em todo o território nacional. Desses, separamos os que ofereciam vagas para caminhões na ocasião do levantamento. No caso do estado de São Paulo o estudo do MT somente registrava a presença de 48 postos em rodovias federais, ocupando 695.612 m<sup>2</sup> e proporcionando 3098 vagas, média de 224 m<sup>2</sup> de área de estacionamento para cada vaga nas rodovias federais paulistas. Muito superior a média nacional do mesmo levantamento do MT que foi de 134 m<sup>2</sup>. Indício claro de que existem mais vagas nas rodovias federais de São Paulo do que foi apurado.

Para ficarmos mais próximos do total de vagas disponíveis em estacionamentos nos postos de rodovia, resolvemos somar os números apurado nas rodovias paulistas concedidas com os das rodovias federais registrados no trabalho do MT. Os dados apurados, revelados no quadro 2, demonstram o volume extraordinário de vagas, área e conseqüentemente, investimento realizados pelos postos apenas em estacionamento. Os números reais são ainda maiores, visto que alguns estados como Mato Grosso, Minas Gerais, Paraná, Rio de Janeiro e São Paulo, a pesquisa não inclui dados de centenas de pontos, deixando de somar milhares de vagas.

No total foram identificados nas rodovias federais e estaduais de São Paulo 2.802 postos de combustível com vaga de estacionamento para 158.243 caminhões. A área média por vaga foi de 133 m<sup>2</sup>, equivalente a uma propriedade com 21.153.636 m<sup>2</sup> (vinte e um milhões cento e cinquenta e três mil e seiscentos e trinta e seis metros quadrados), praticamente do tamanho do estado do Sergipe, que possui 21.910.348 m<sup>2</sup>.

<b>UF</b>	<b>Postos com vaga</b>	<b>m<sup>2</sup></b>	<b>Vagas</b>
AC	14	32,700	321
AL	27	101,100	1,180
AP	4	2,450	38
AM	8	210,000	210
BA	81	1,290,755	9,533
CE	94	549,585	5,323
ES	78	536,100	3,263
GO/DF	137	957,775	7,487
MA	179	1,442,226	9,187
MT	95	2,975,130	24,365
MS	96	749,307	5,482
MG	280	1,945,310	18,079
PA	39	372,052	2,740
PB	66	127,960	1,859
PR	142	1,094,345	8,903
PE	185	476,782	5,815
PI	90	437,920	4,620
RJ	106	457,074	3,127
RN	91	221,760	2,107
RS	278	1,267,090	7,678
RO	61	785,700	5,793
RR	11	330,000	330
SC	224	1,481,601	9,551
SP	328	2,236,052	15,935
SE	40	255,700	1,419
TO	48	817,162	3,898
<b>Total</b>	<b>2,802</b>	<b>21,153,636</b>	<b>158,243</b>

**Quadro 2** - Fonte: Ministério dos Transportes - ARTESP – SOS Estradas

Como a pesquisa do Governo inclui estados com levantamento incompleto (em que não estão incluídos o número de vagas disponíveis nas rodovias estaduais, com exceção das estaduais concedidas de São Paulo), podemos considerar que o número real é bem superior ao apresentado.

Com esses dados em mãos é possível fazer uma estimativa do investimento realizado pelos postos para oferecer 158 mil vagas de estacionamento pavimentadas em todo o país. É a multiplicação das 158 mil vagas pelos R\$ 17 mil por vaga, sem contar o custo do terreno, que varia muito conforme o estado e região. Isto representa R\$ 2,68 Bilhões sem praticamente uso de recurso público, equivalente a 800 milhões de litros de diesel.

## Geração de empregos: Pontos de parada vs concessionárias de rodovias

As concessionárias de rodovias têm prestígio junto às autoridades - são vistas como parceiras do desenvolvimento do país. Entretanto, seu negócio depende da receita gerada pelo pedágio, que é pago compulsoriamente pelo usuário da rodovia e utiliza recursos públicos via financiamentos, por exemplo, do BNDES para cumprir suas obrigações contratuais.

Naturalmente que elas também buscam recursos adicionais no mercado, além de utilizar seu próprio caixa, mas sem o dinheiro público provavelmente não teriam condições de assumir os compromissos inerentes a concessão. Devemos acrescentar ainda que as concessionárias assumem malhas rodoviárias já existentes, ou seja, os grandes investimentos já foram feitos. No caso das rodovias paulistas, muitas concessionárias assumiram a estrada com receita imediata nas cabines do pedágio.

Como qualquer negócio de risco, é preciso buscar reduzi-los e as concessionárias tentam viabilizar seus projetos da melhor forma possível. Efetivamente, elas têm sua parcela de contribuição no desenvolvimento do país, manutenção e ampliação da infraestrutura existente.

Como possuem estruturas mais organizadas, com departamento de marketing e assessoria de imprensa, conseguem muito espaço na mídia e tem seu trabalho valorizado, o que é absolutamente natural. Isto contribui para o prestígio que usufruem seja no setor público, junto as autoridades, como na imprensa, prefeituras e opinião pública.

Um exemplo de como o “marketing” faz diferença na percepção da sociedade, podemos

ilustrar com um simples exemplo. Quando o usuário da rodovia é atendido por uma concessionária quando seu veículo tem uma pane, ele fica agradecido e considera que o guincho que o levou ao posto mais próximo é um serviço gratuito, quando na realidade foi pago com recursos do pedágio. Curiosamente, o posto que vai abrigar o carro, caminhão ou ônibus, as vezes por dias enquanto o proprietário providencia a retirada do veículo, é quem de fato está oferecendo um serviço gratuito pois não recebe nada no pedágio e na maioria das vezes assiste o dono do veículo retirá-lo do pátio sem sequer agradecer. Entretanto, caso tenha qualquer dano, um arranhão na lataria ou furto de algum item, imediatamente o proprietário do veículo quer ressarcimento do prejuízo dos donos do posto.

Os proprietários de postos não têm a mesma cultura de comunicação das concessionárias e distribuidoras de combustível. Muitos cuidam de seus empreendimentos sem sequer valorizar sua marca ou dimensionar a importância econômica e social da sua atividade. Realizam o investimento com recursos próprios, assumindo compromissos com as distribuidoras de combustível para conseguirem mais capital para montar o seu ponto de parada.

Entretanto, ao mensurar o número de empregos gerados diretamente por algumas redes de pontos de parada considerando posto, restaurante, lanchonete, loja de conveniência, mecânico, borracheiro, eletricista, pousada ou hotel, enfim, no complexo de serviços que montam nas estradas, encontramos números impressionantes que superam os empregos diretos gerados pelas concessionárias de rodovias.

Selecionamos 21 concessionárias de rodovias que fazem parte dos maiores grupos do setor. As concessionárias da Arteris, Ecorodovias e Grupo CCR. Identificamos nos balanços e sites das mesmas a geração de empregos diretos. Depois, foram computados os dados informados pelos proprietários ou administradores de algumas das principais redes de pontos de parada, buscando uma distribuição que atingisse todas as regiões do país. São dados colhidos

através de entrevistas telefônicas e respostas as perguntas de pesquisa enviadas aos mesmos por via eletrônica.

Concessionária	Colaboradores	Parada	Colaboradores
<i>Autovias</i>	206	<i>Rede Graal</i>	10000
<i>Centrovias</i>	314	<i>Rede Dom Pedro</i>	3500
<i>Intervias</i>	534	Rede Hélio Gomes	2000
<i>Vianorte</i>	261	Grupo Decio	2000
<i>Litoral Sul</i>	562	Rede Marajó	700
<i>Planalto Sul</i>	262	Grupo Aldo Locatelli	800
<i>Fluminense</i>	403	Rede Pichilau	680
<i>Fernão Dias</i>	851	Rede Arco íris	600
<i>Régis Bittencourt</i>	630	Rede Buffon	1187
<i>Ecopistas</i>	420	Rede Túlio	350
<i>Eco101</i>	428	Rede São Gonçalo	600
<i>Ecovia</i>	182	Rede Amigão Saraiva	800
<i>Ecosul</i>	308	Rede Borba Gato	300
<i>Ecocataratas</i>	328	Rede Ola	350
<i>NovaDutra</i>	1339	Rede Siquelero	350
<i>Autoban</i>	1316	Rede Frango Assado	1200
<i>Viaoeste</i>	820	Rede São Cristóvão	400
<i>Vialagos</i>	163	Rede Bizungão	250
<i>Rodonorte</i>	1279	Rede Lago Azul	350
<i>SPVias</i>	742	Grupo Rodoserv	350
<i>Rodoanel</i>	482	<i>Rede Caxuxa</i>	300
<b>Total</b>	<b>11830</b>	<b>Total</b>	<b>27067</b>

**Quadro 3** – Fontes: SOS Estradas, informações de empresários, site e balanço das concessionárias

O somatório das 21 concessionárias foi de 11.830 empregos diretos, como pode-se ver no quadro 3. As 21 redes de pontos de parada pesquisadas proporcionam 27.067 empregos diretos em 295 pontos que compõem esses grupos, com média de 91 funcionários por ponto. O total de colaboradores dos postos com sua estrutura é mais de 2,3 vezes o total gerado pelas 21 concessionárias somadas. Cabe recordar que estes são apenas 295 pontos dos 2.802, portanto restam pelo menos 2.507 postos geradores de emprego.

A maior concessionária em geração de empregos diretos é a NovaDutra, que administra a rodovia mais importante do país e tem 1.339 colaboradores. Dentre as principais redes de pontos de parada, encontramos quatro com números bem superiores.

Somente a Rede Graal, que opera 48 pontos de parada de rodovia, tem 10 mil funcionários, sem contar os terceirizados que operam serviços na área do ponto. Portanto, apenas uma rede de pontos de rodovia tem praticamente o mesmo número de colaboradores que 21 concessionárias.

Apesar desses números impressionantes, no imaginário das autoridades e boa parte da opinião pública as concessionárias de rodovias são grandes empresas enquanto os pontos de rodovia são apenas postos, quando deveriam ser vistos como grandes complexos rodoviários.

Como os pontos de parada estão distribuídos pelo interior, inclusive para atender a logística do transporte rodoviário, eles são grandes geradores de emprego nas pequenas cidades. Em muitas delas, são os maiores empregadores. O Arco Íris, localizado em Roseira-SP, emprega mais de 400 pessoas em uma cidade de 10.000 habitantes. Número semelhante de empregos diretos é gerado pelos pontos da Graal na cidade de Queluz, também no estado de São Paulo. O Grupo Décio emprega 300 pessoas em Araporã, cidade mineira de 4.000 habitantes. Poderíamos citar literalmente centenas de casos em que o posto é o maior empregador da cidade e que o desenvolvimento da mesma está atrelado ao ponto de parada.

Como atendem a demanda da rodovia, os pontos de parada investem mais na estrutura e acabam por atrair os moradores da cidade que frequentam o restaurante do posto, realizam eventos no local, bailes, shows, etc, tornando a parada o “point” da cidade. Até para acessar a internet gratuitamente, já que frequentemente são os locais com o melhor sinal gratuito da cidade, quando não é o único. Somente a Rede Túlio, que opera no Paraná e Rio Grande do Sul, investiu R\$ 400 mil para oferecer wi-fi da melhor qualidade em seus 07 postos. Em muitas cidades do Brasil, o primeiro lugar onde morador teve acesso a internet foi dentro de um posto de combustível. Sem contar os casos em que era o único local com telefone público.

Há vários casos emblemáticos dessa realidade. Um deles ocorreu com a Esso, que nos anos 90 trouxe um projeto dos EUA chamado de “Grande Parada”. O objetivo era criar pontos gigantescos para atender os caminhoneiros e eles conseguiram convencer alguns donos de postos a participar. Um desses empreendimentos surgiu em Arapongas no Paraná. Quando foi inaugurado, as condições da loja, restaurante, lanchonete e sanitários estavam muito acima de qualquer empreendimento da cidade. Em vez de ser frequentado majoritariamente por caminhoneiros, o local virou ponto de encontro dos jovens da cidade que perceberam a chegada de um novo padrão de empreendimento. Outro caso interessante está em Benevides, no Pará, onde a *Rede Marajó* construiu um empreendimento tão acima da média da cidade que é chamada de *Rodoshopping*.



*Rodoshopping da Rede Marajó no Pará*

## O caso SerrAzul na Rodovia dos Bandeirantes em SP

Em 1992 foi inaugurado em Itupeva, São Paulo, o primeiro shopping aéreo do país. Os empreendedores possuíam uma fazenda de grandes proporções no trecho e resolveram montar uma estrutura de primeiro mundo, um marco na rodovia, que valorizaria os terrenos. Neste shopping aéreo os clientes podem fazer sua refeição, lanche ou compras durante a viagem - literalmente sobre a rodovia. Os empresários do *SerrAzul* perceberam o potencial dos viajantes que passavam no trecho. Com o shopping aéreo, deram o primeiro passo para um projeto muito mais ambicioso de tornar o local uma espécie de “Orlando brasileira”, nos moldes da cidade americana que sedia os parques da Disney na Flórida.

Além de 30 lojas, o local tem desde o início dois postos de combustível, um em cada sentido da rodovia, com área de atendimento separada para os caminhoneiros. Apesar da sofisticação do shopping, todo tipo de público lhe interessa e tem seu espaço, sejam caminhoneiros, passageiros de ônibus, motociclistas e viajantes de automóvel. Considerando os valores de hoje, o investimento só no ponto de parada foi de R\$ 40 milhões. Logo os proprietários conseguiram atrair dois parques temáticos, devido ao potencial do local, proximidade de São Paulo e Campinas, que foram construídos em parte dos terrenos da fazenda.

Atualmente, o Complexo SerrAzul tem o Shopping, dois postos, um hotel de cadeia internacional (com 220 apartamentos), dois parques temáticos (*Hopi Hari* e *Wet 'N Wild*) e um Outlet de luxo com 100 lojas. A soma dos investimentos do grupo, sem contar os parques, supera os R\$ 180 milhões. Os empregos diretos gerados nessa localidade são de aproximadamente 2.000 pessoas, sem contar os parques e um empreendimento imobiliário do grupo na fazenda SerrAzul.



O local recebe atualmente 5 milhões de visitantes por ano, mais que o Corcovado e Pão de Açúcar somados, duas das maiores atrações turísticas do Brasil. São 100 vezes mais visitantes que a população do município de Itupeva, que registra 50 mil habitantes. Tudo fruto de uma ideia e ponto de parada.

Apesar da importância do empreendimento, que gera muito mais empregos que a própria concessionária da rodovia e dá receita inestimável para a cidade e o Estado de São Paulo (sem contar o volume de dinheiro que anualmente seus 5 milhões de visitantes deixam nas praças de pedágio da concessionária), o Serrazul enfrenta sempre um rol de exigências e burocracias incompatíveis com sua importância como empreendimento. São problemas na

operação semelhantes aos demais pontos de parada que revelam, nesse caso em proporções esdrúxulas, a falta de percepção das autoridades sobre a importância de um ponto de parada.

O caso do *SerrAzul* inspirou outros grupos a investirem, tornando o ponto de parada um shopping, cujo foco é atender o usuário da rodovia. Na rodovia Castello Branco, em São Paulo, próximo de Itu, foi inaugurado o *Road Shopping*, sem as atrações adicionais que cercam o *SerrAzul*, mas com dezenas de lojas e até uma arena para rodeios e shows. O local emprega mais de 350 pessoas e o estacionamento tem capacidade para 450 automóveis. Basta observar a vista aérea do local para perceber que o foco não é o público que mora em torno do empreendimento, mas sim o usuário da rodovia que está viajando a passeio ou trabalho. Mesmo assim, naturalmente atraem pessoas da região nos fins de semana.



*Road Shopping na Rodovia Castello Branco*

Na mesma rodovia, a Rede Graal montou um ponto conhecido como *Graal Shoopig Barueri*, que tem amplo estacionamento para caminhões e estrutura específica para esses profissionais. Mas também possui lojas, restaurante e posto para atender o viajante de veículos leves com estrutura de shopping center. Mais uma vez o público alvo é o usuário da rodovia, não importa o veículo utilizado. É um local de primeiro mundo, como todas as paradas do grupo.

Na Rodovia Presidente Dutra, na pequena Roseira - SP, o posto Arco Íris segue na mesma linha. Além da plataforma para mais de 30 ônibus e posto com estacionamento para mais de 100 carretas, também oferece na área de alimentação opções que vão além do restaurante e lanchonete da casa. O cliente pode optar por marcas como: McDonalds, Frango Assado, Montana Grill, Casa do Pão de Queijo, Spoletto, Restaurante Madero. Franquias essas que não teriam mercado na cidade de apenas 10 mil habitantes, mas que a população passa a usufruir graças a operação de um ponto de parada. Sem contar os mais de 400 empregos diretos gerados no empreendimento. Uma estrutura do porte do Arco Íris exige investimento em torno de R\$ 30 milhões, sem contar o terreno, todo ele de capital próprio.

## Investimentos nos pontos de parada

Para estimar o investimento realizado pelos pontos de parada, sem contar o custo do terreno, utilizamos como fonte de informação uma pesquisa com 105 pontos que não pertencem a redes, para termos um investimento médio mais aproximado do perfil nacional. Estes 105 pesquisados, que enviaram valores de investimento, área de terreno, vendagem em litros de combustível e número de empregos gerados, representam 3,7% do total de 2.802 postos com vagas para estacionamento de carretas.

Esses resultados é fruto de empreendimentos que registram desde venda de 90 mil litros de combustível por mês até 4 milhões de litros, com entre 08 e 400 vagas disponíveis para carretas. O foco foi ter uma amostra que evitasse a distorção dos outros 295 pesquisados, que pertencem exclusivamente a redes de pontos de parada (onde em vários um novo ponto exige investimento mínimo atual de 25 milhões, ocupando pelo menos 45 mil m<sup>2</sup> de área). Nesse grupo de redes, há postos individuais com venda de 7 milhões de litros mensais. Há redes que vendem 60 milhões de litros por mês na soma dos seus postos.

Consideramos após as entrevistas e pesquisa que a média de R\$ 7,7 milhões por ponto está bem próxima da realidade. Nas respostas por escrito, o ponto com menor investimento informou ter gasto R\$ 2 milhões e também há casos de R\$ 25 milhões. Utilizando alguns dos números dessa pesquisa, podemos estimar que os 2.802 pontos de parada com vagas correspondem a investimentos de R\$ 21.575.400.000 (vinte e um bilhões quinhentos e setenta e cinco milhões e quatrocentos mil reais). Recursos oriundos basicamente da iniciativa privada.

<b>Pontos de parada com vagas</b>		
	<i>Valores por ponto</i>	<i>Total (Média x 2802 postos)</i>
<i>Média de investimentos</i>	R\$ 7,700,000.00	R\$ 21,575,400,000.00
<i>Média de empregos diretos</i>	67	187,734

**Quadro 4** - Fonte: SOS Estradas (Nov/2015)

Podemos considerar essa uma estimativa modesta pois incluímos os 295 pontos das redes nessa conta, multiplicando pela média dos pontos independentes, sem considerar os investimentos médios desses grupos que são bem maiores, em torno de R\$ 13 milhões por ponto.

Para montar a estrutura de apenas uma rede, que possui 48 pontos nas rodovias (como a Rede Graal – que representa 1,7% dos 2.802 pontos com vaga para carretas), é preciso investir em torno de R\$ 1,2 bilhão, média de R\$ 25 milhões por ponto (sem contar o custo do terreno).

Nesse trabalho não foi possível definir com segurança qual o faturamento dos pontos de parada em todos os negócios envolvidos: posto, lanchonete, restaurante, serviços mecânicos, etc... No caso das paradas de ônibus e automóvel, o faturamento da área de alimentação e loja de conveniência, em termos de lucro costuma superar o próprio posto, pois a margem é bem maior. Entretanto, a pesquisa revelou média de venda dos pontos de 620 mil litros de combustível por mês.

Considerando essa média (620 mil litros por mês) e multiplicando-a pelos 2.802 postos, temos 1.737.240.000 litros por mês (um bilhão setecentos e trinta e sete milhões e duzentos e quarenta mil). Multiplicando por R\$ 3,00, usado como média do valor do litro, podemos

estimar mais de R\$ 5 bilhões de venda só de combustível, cujo grande beneficiado é o Governo pelo volume de impostos embutidos nos mesmos.

Como não foi possível medir o faturamento das demais áreas dos pontos de parada, principalmente com relação a área de alimentação, não fizemos uma estimativa total de faturamento que exige um universo mais amplo de pesquisa para ser confiável. Entretanto, a venda de combustível é bem próxima da realidade.

Em termos de empregos gerados nos 2.802 pontos podemos estimar um total de 187.734 pessoas. Como existem várias estimativas diferentes para empregos indiretos gerados pelos fornecedores e prestadores de serviço que trabalham para o ponto de parada, resolvemos utilizar o mesmo critério da Nova Dutra, do grupo CCR, que calcula que seus cerca de 1.400 empregos diretos gera mais 3.000 indiretos. Portanto, são 2,14 vezes mais empregos indiretos na concessão.

Utilizando o mesmo critério, podemos estimar que os pontos de parada com posto e vaga para caminhões geram em torno de 401.750 empregos indiretos, total geral de 589.484 empregos na soma entre diretos e indiretos.

<b>Pontos de parada</b>	
<i>Empregos diretos</i>	187,734
<i>Empregos indiretos</i>	401,750
<b><i>Total</i></b>	<b>589,484</b>

**Quadro 5** - Fonte: SOS Estradas

É importante lembrar que existem milhares de pontos de parada em rodovia que atendem outros segmentos que não são os caminhoneiros e que não fazem parte desse levantamento. São restaurantes e lanchonetes situados em centenas de cidades do interior, cujo foco é o público de automóvel. Outros fazem parte da rede de pontos de parada de ônibus e servem para atender os serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros no Brasil que movimenta mais de 130 milhões de usuários/ano somente nas linhas interestaduais e internacionais. No caso das linhas federais existem mais de 500 pontos de parada utilizados pelas empresas de ônibus para atender seus passageiros e motoristas. Até porque a legislação prevê paradas obrigatórias durante as viagens, inclusive com troca de motoristas, dependendo do trajeto.

Há pontos que só operam com ônibus de turismo e veículos leves, que não tem área de estacionamento para caminhoneiro, por isso não podem ser um PPD mas que são pontos de parada, gerando milhares de empregos. Inclusive operando 24 h, portanto, dando oportunidade de trabalho em três turnos, durante 365 dias por ano. Portanto, o fato de não fazerem parte desta pesquisa não diminui sua importância social e econômica. mas indica que a importância do setor é ainda muito maior.

## O volume de atividades nos pontos de parada

Apesar de já termos ilustrado o número impressionante de atividades existentes nos pontos de parada, alguns verdadeiros shoppings focados no público da rodovia, os dados do Ministério dos Transportes revelam mais uma vez variedade de atividades e seu impacto como gerador de oportunidades de trabalho. Mesmo nos pontos mais simples normalmente existe ao menos uma lanchonete além do posto, principalmente quando existe um estacionamento para caminhões.

Aproveitamos o levantamento georreferenciado e de campo feito pela equipe do Ministério dos Transportes e acrescentamos dados da *ARTESP*, pertinentes as rodovias paulistas concedidas. Depois confirmamos com alguns pontos de São Paulo os serviços existentes. A tabela seguir reforça a variedade de empresas geradas num simples ponto de rodovia.

UF	Posto	Restaurante	Lanchonete	Lj Conveniência	Tel. Púb.	Hotel	ServMecEletr	Borracha	Cx Elet.
AC	14	3	3	14	4	2	2	1	3
AL	26	25	25	19	22	11	14	23	1
AP	10	4	5	1	5	2	0	2	0
AM	9	6	8	5	8	4	8	8	3
BA	90	84	88	54	64	26	42	81	5
CE	134	101	104	60	96	51	38	95	4
ES	95	75	88	29	66	31	36	64	11
GO / DF	196	151	172	104	148	30	75	142	15
MA	180	135	159	35	83	33	47	139	5
MT	138	124	130	75	105	36	84	123	16
MS	101	58	90	69	76	30	47	81	6
MG	304	287	286	122	196	67	130	248	8
PA	118	77	94	45	44	33	37	77	9
PB	107	59	58	39	48	23	7	45	1
PR	145	118	140	123	110	18	79	119	4
PE	227	157	175	116	133	73	89	162	111
PI	116	79	97	23	66	22	32	89	4
RN	159	159	159	159	159	0	0	159	0
RS	304	205	232	83	183	43	129	229	9
RO	62	50	49	18	49	9	27	48	6
RR	23	21	22	13	23	19	22	22	8
SC	254	187	213	196	185	33	100	174	12
SP	443	354	372	359	294	29	316	351	154
SE	40	35	37	9	23	4	15	34	4
TO	48	31	45	31	41	15	27	42	4
<b>TOTAL</b>	<b>3,343</b>	<b>2,585</b>	<b>2,851</b>	<b>1,801</b>	<b>2,231</b>	<b>644</b>	<b>1,403</b>	<b>2,558</b>	<b>403</b>

**Quadro 6** - Fontes: Ministério dos Transportes - ARTSEP - Estradas.com.br

Foram encontrados nas rodovias federais, em todo país, somadas com estaduais concedidas de São Paulo, 3.343 postos de combustível, nos quais operam 2.585 restaurantes, 2851 lanchonetes e 1801 lojas de conveniência. Além disso, surpreendentes 64 hotéis e pousadas e 4.364 estruturas de serviço para veículos como mecânico, borracheiro, eletricista. Há de se considerar que são números ainda mais importantes por serem localizados a margem de rodovias, na maioria dos casos em zona rural. Com isso, geram empregos em regiões mais carentes. Por outro lado, os pontos conseguem criar renda adicional na região pois captam recursos de moradores de outras cidades que estão de passagem, geralmente com renda média mais elevada. De certa forma os pontos de parada funcionam como distribuidores de renda.

Do ponto de vista humano, além de dar oportunidade de trabalho, permitindo que o jovem aprenda uma profissão e conviva com uma clientela mais exigente do que na própria cidade em que reside, o convívio com pessoas com nível cultural mais elevado, de regiões diferentes, desperta o desejo de se aperfeiçoar, ampliar os horizontes.

Trabalhar num ponto de parada para jovens de cidades mais carentes é uma oportunidade até em termos de aprendizado de idiomas. Muitas vezes os funcionários são surpreendidos com a presença de estrangeiros e tem chance de praticar o inglês, mesmo que básico aprendido na escola. Na sua cidade provavelmente não teriam nunca chance desse contato. Por isso, que a experiência de trabalhar num local com dezenas de milhares de pessoas todos os meses é a chance de se sentir parte do mundo. Enfim, o ponto pode ser de parada para o cliente mas é o ponto de partida para milhares de jovens do interior.

## O que os pontos de parada querem dos governos

Esse é mais um aspecto que revela o diferencial dos pontos de parada. Quando questionados sobre como o Governo pode ajudar os pontos de rodovia, em mais de 80% dos entrevistados a principal solicitação dos proprietários foi pedir mais fiscalização, principalmente quanto aos chamados Ponto de Abastecimento, os PAs.

Os PAs são tanques de combustível instalados muitas vezes pelas próprias distribuidoras ou Transportador Revendedor Retalhista –TRR, em indústrias, transportadoras, fazendas, que deveriam teoricamente abastecer a frota própria mas que muitas vezes abastecem terceiros, concorrendo com o posto pois tem vantagens no preço do combustível. Sem contar os benefícios em termos fiscais, pois registram como despesa o que gastam com sua frota e muitos também usam esse truque contábil para registrar como despesa um combustível que venderam ou permutaram parcialmente em transporte com caminhoneiros agregados. Aferindo lucro, concorrendo com o posto e ainda lesando o fisco.

Outro aspecto importante é que os PAs não são obrigados a respeitar, do ponto de vista ambiental, o mesmo rigor na hora de instalar o tanque de combustível, assim como da legislação trabalhista, afinal o empregado lida com produto perigoso e deveria ser treinado adequadamente além de trabalhar num local mais seguro. Para cada ponto de parada existem pelo menos 08 PAs. E a fiscalização da ANP- Agência Nacional do Petróleo só aparece no posto, raramente vai fiscalizar os PAs. até porque não precisam registrar na ANP quando o tanque tem até 8.000 litros, ou seja, a ANP sequer sabe que eles existem.

O proprietário de uma rede de pontos do sul, definiu bem qual o desejo dos postos: “Queremos jogar o jogo com as mesmas regras para todo mundo”, ou seja, por que exigir tanto do posto e

ser negligente ou mais flexível com os demais sejam eles donos de PAs ou concessionárias de rodovias?

Portanto, isso vale também para a questão do apoio a expansão dos pontos de parada. Caso o Governo autorize aumento de pedágio para construir ponto de parada pelas concessionárias de rodovias, deveria dar aos pontos as mesmas condições de competir e acesso aos recursos. Afinal, o que existe de pontos de parada no Brasil foi construído com recursos dos proprietários dos postos e, quando um veículo tem uma pane mecânica, inclusive uma carreta, a concessionária guincha até o posto mais próximo, conforme já mencionamos e não paga nada por isso.

Merece destaque também a solicitação dos proprietários de postos de mais agilidade nas decisões das autoridades, principalmente quanto as exigências para o início da operação de um ponto ou sua expansão e obras pertinentes a melhoria de acesso. São criticadas também a burocracia com exigências inexplicáveis. Segundo dezenas de entrevistados, muitas vezes o prejuízo do empreendimento é na espera pela aprovação do cumprimento de todas as exigências. Um exemplo é a vistoria dos bombeiros, pode demorar meses por falta de pessoal. Enquanto isso o empreendimento fica parado, sem gerar empregos, causando prejuízos inclusive ao usuário da via que fica com menos opções de parada e os Governos com menos fontes de arrecadação.

Naturalmente que os empresários do setor também pleiteiam linhas especiais de crédito que permitam ampliar os empreendimentos, o que está prometido na Lei 13.103 de 2015 sem sinais até o momento que de fato venha a ser oferecido. Mas o que percebemos é que a grande contribuição que o Governo poderia dar seria fiscalizar os que concorrem deslealmente com os pontos, desburocratizar as exigências e agilizar as decisões. Por enquanto, os Governos fazem justamente o contrário.

## Financiamento dos pontos de parada com cobrança do estacionamento

Os caminhoneiros e as transportadoras frequentemente reclamam da falta de pontos de parada e exigem das autoridades áreas de descanso gratuitas nas rodovias. Em primeiro lugar é preciso entender que o transporte de cargas não é uma atividade benemerente. O dono da carga contrata o transporte porque realizou uma venda, a transportadora e o caminhoneiro são remunerados, no caso de rodovia concedida até a concessionária ganha. As distribuidoras de combustível também são beneficiadas com a receita gerada com a venda do diesel para o transporte, as montadoras com a venda dos caminhões, a indústria de autopeças com a manutenção, o Estado com os impostos, enfim, todos são remunerados de alguma forma.

Entretanto, na hora de realizar a parada na estrada, fundamental para que o profissional consiga descansar e chegar ao destino com a carga, muitos embarcadores, transportadores e caminhoneiros autônomos, exigem condições de pernoitar sem pagar e para isso querem áreas de descanso gratuitas mas com toda segurança. Muitos caminhoneiros autônomos, através de suas entidades e nos depoimentos que costumam dar na imprensa, usam sempre essa justificativa para não cumprir as paradas e ainda criticam os postos que vinculam a permanência gratuita no pátio a algum tipo de consumo no empreendimento.

O Estado já tem inúmeras atribuições que não consegue cumprir a contento como manter as estradas, construir hospitais, infraestrutura de esgoto, usinas geradoras de energia, escolas, como pode dispor de recursos para manter estacionamentos nas rodovias para atender uma atividade remunerada como é o transporte? Principalmente quando cada vez mais até o custo da manutenção das estradas é transferido para toda sociedade diretamente através do pedágio, sem contar a manutenção feita com o pagamento de impostos.

O que está por trás desse discurso é a tentativa de transferir para toda sociedade as despesas com diárias dos motoristas que deveriam estar embutidas no valor do frete ou remuneração do motorista empregado. A situação é tão absurda que são frequentes muitas críticas aos pontos que cobram pelo banho como se o serviço não tivesse custos. Além da construção da área para esse fim é preciso pagar pela manutenção, energia elétrica, cumprir normas ambientais e tantas outras exigências que geram despesas. Como pode um posto de rodovia oferecer o serviço de banho sem custo caso não tenha receita?



A questão da falta de paradas nunca foi citada como um problema em nenhum estudo importante sobre as rodovias e os gargalos da logística no país. A Confederação Nacional dos Transportes faz anualmente a maior pesquisa sobre as rodovias brasileiras e seus serviços e jamais o tema veio a baila.

Entretanto é preciso uma pequena análise do que mudou na relação dos postos de rodovia com os caminhoneiros para entender algumas questões. Durante décadas o caminhoneiro parava no posto da sua preferência, abastecia, depois tinha acesso a todos os serviços como banho, estacionamento, sem custo. Recebia brindes sempre que abastecia e até escolhia as

paradas conforme o que poderia receber. Mas isso existia porque eram clientes, ou seja, geravam receita seja como autônomos ou empregados de transportadoras.

Com o tempo as embarcadoras começaram a espremer cada vez mais o transportador e os caminhoneiros autônomos pagando o mínimo possível no frete, exigindo cada vez mais rapidez da entrega mesmo que isso pudesse comprometer a segurança. Para compensar a perda de receita as transportadoras, seguidas pelos caminhoneiros autônomos, buscaram reduções de custo e o combustível foi o primeiro foco.

As distribuidoras de combustível perceberam o potencial do negócio e ofereceram a instalação de tanques nas próprias transportadoras, os chamados Pontos de Abastecimento (PAs), com preços equivalentes ou até menores do que ofereciam aos postos de combustível. Em pouco tempo os PAs se proliferaram e até surgiram estruturas maiores, uma espécie de ponto de parada mantido pela BR Distribuidora (Petrobrás), conhecido como CAIS. O CAIS era focado em atender apenas as maiores transportadoras.

O projeto inicial do CAIS era de pelo menos 100 unidades espalhadas estrategicamente pelo país, com condições de preços que nenhum posto teria como concorrer. A reação dos postos e entidades que os representam conseguiu conter o projeto mas a BR Distribuidora ainda mantém alguns e causou um prejuízo, que persiste até hoje, para os revendedores de combustível da própria bandeira. É a distribuidora concorrendo com o próprio posto da sua bandeira.

Conforme já relatamos, como o gasto com combustível pode ser deduzido como despesa muitas transportadoras perceberam que podiam vender para os caminhoneiros agregados, pagando parte do frete com combustível e com isso poderiam aumentar a coluna das despesas nas operações contábeis, lesando o fisco.

Paralelamente, a autonomia dos caminhões permite que viagem tranquilamente em rotas com 1.500 km sem precisar abastecer. Com isso as empresas montaram bases estratégicas que permitem praticamente abastecer majoritariamente no próprio PA, utilizando o posto sem gerar nenhuma receita.

Esse cenário tornou cada vez mais o caminhoneiro que para num posto como um passante e não cliente. Afinal, quem não abastece, faz a própria comida, usa os sanitários, o estacionamento do ponto, sem gerar nenhuma receita não pode ser considerado cliente mas um gerador de despesas. Logo os pontos começaram a cortar os serviços gratuitos e o primeiro foi o banho. A medida era necessária principalmente nos postos com estruturas melhores que investiam em conforto para os clientes e começaram a ouvir as reclamações do caminhoneiro que abastecia que tinha de ficar na fila esperando enquanto vários outros que não eram clientes de fato usavam as instalações.



*Posto São Gonçalo em Feira de Santana na Bahia com grande estrutura para caminhoneiros*

O segundo passo naturalmente é cobrar pelo estacionamento, afinal, uma vaga de caminhão exige pelo menos R\$ 17 mil de investimentos, sem contar o terreno, a iluminação do pátio, manutenção e segurança. As carretas são cada vez maiores e mais pesadas, ocupando mais espaço e causando mais danos ao pavimento. Por outro lado, o uso de rebite e mais recentemente drogas por motoristas profissionais torna a operação dos postos ainda mais complexa e exige mais investimento em segurança.

Alguns pontos começaram a cobrar pelo estacionamento, oferecendo áreas fechadas, com controle de acesso e total segurança. Um exemplo emblemático é o posto Sakamoto, situado na Dutra em Guarulhos (SP), na pista sentido São Paulo. Devido a preocupação com o possível roubo da carga muitas transportadoras e caminhoneiros aceitavam pagar e hoje os caminhoneiros desfrutam de estacionamento seguro numa região de elevado índice de roubos.

Os estacionamentos fechados, com controle e monitoramento permanente, permitem evitar aproximação de prostitutas, traficantes, criminosos, dando ao motorista e, eventualmente sua família, privacidade e segurança. Mas para isso é preciso gerar receita para o ponto de parada.

Embora ainda pontuais, cada vez mais surgem postos de rodovia que cobram pela vaga em área reservada e até projetos voltados exclusivamente para estacionamentos pagos por caminhão. A longo prazo é uma tendência irreversível, ao menos na avaliação de dezenas de empresários do setor, alguns que já cobram outros que ainda não o fazem mas admitem que poderá ser no futuro um negócio mais rentável que o próprio posto. Dentre eles há aqueles que já criam empresas específicas para administrar o estacionamento. Naturalmente que os postos vão sempre manter algumas vagas sem custo para quem não é cliente mas tem que priorizar quem gera receita.

Nesse sentido é fundamental que os caminhoneiros empregados recebam diárias que permitam pagar por suas refeições, banho e estacionamento seguro. Atualmente, numa pesquisa do Estradas.com.br realizada com consulta a 250 caminhoneiros que viajam pelo Brasil, a diária média é apurada foi de R\$42,00 para café da manhã, almoço, lanche, jantar, banho e estacionamento. Nenhuma categoria profissional recebe tão pouco em viagem, principalmente considerando que não paga por hospedagem porque dormem em cabines minúsculas, sem a menor condição de ter um sono reparador e ainda cuidando da carga.

O valor dessas despesas deveria estar incluído no frete como já entra o custo do pedágio. Mas isso depende também dos caminhoneiros empregados e autônomos, através dos seus representantes, lutarem por esse benefício nos foruns competentes, inclusive nos órgãos do governo, como a própria ANTT- Agência Nacional de Transportes Terrestres. Atualmente, na planilha de custos de transporte publicada pela mesma Agência o custo da diária não é incluído mas a lavagem da carroceria sim, o que demonstra a falta de sensibilidade do próprio Governo.

Não há porque o Estado criar estacionamentos gratuitos para o transporte de cargas, afinal, o setor de transporte rodoviário de passageiros, por exemplo, viabilizou uma rede de mais de 500 pontos de parada, somente nas linhas interestaduais, sem contar as linhas intermunicipais em cada estado, sem jamais exigir estruturas gratuitas. Simplesmente gerando receita para os postos e hoje temos redes com estruturas de primeiro mundo operando nas rodovias e atendendo os passageiros.

Quando o Governo, através da ANTT lança um projeto de ponto de parada, junto com uma concessionária de rodovia que será construído com recursos advindos do aumento da tarifa do pedágio, fica claro de que essa estrutura não pode ser de graça, por isso a proposta de cobrar no pedágio. Inclusive é uma postura incoerente do próprio Governo, porque a ANTT admite viabilizar um empreendimento que vai disponibilizar 126 vagas ao longo de 17 anos de

concessão, quando poderia viabilizar, com os mesmos recursos, mais de 5.000 através dos postos de rodovia na mesma estrada.

As próprias distribuidoras de combustível criaram de certa forma um conceito de rede de paradas utilizando a estrutura dos postos de rodovia apoiando com ações de marketing e padronização de serviços. A Shell tem a Irmão Caminhoneiro com 514 pontos que fazem parte da rede, a Ipiranga dos 700 que operam em rodovia com a sua bandeira selecionou 222 postos para fazer parte do seu Rodo Rede. A BR Distribuidora possui 103 filiados ao Siga Bem, do qual só participam postos com mais de 500 mil litros de vendas mensais e com no mínimo 15 mil m<sup>2</sup> de área. Portanto, sem receita mínima não tem Siga Bem.

É evidente que a ampliação e melhoria das vagas nos pontos de rodovia passa pelos pontos já existentes que contam com estrutura montada, mão de obra, expertise, serviços e áreas para expansão anexas a sua propriedade. Não há a menor lógica, como fica comprovado no primeiro PPD anunciado pela ANTT, em colocar recursos nas mãos das concessionárias, para administrar uma atividade que não é sua especialidade, principalmente com o pouco que oferecem e muito que arrecadam.

Da mesma forma, não há justificativa para que a sociedade pague por serviços ou estruturas que são de interesse da iniciativa privada. Cabe as embarcadoras, transportadoras, fazerem acordos com os postos ou arcarem com esses custos para que os caminhoneiros possam desfrutar de estruturas compatíveis com a importância do trabalho que realizam.

## Conclusão

Esperamos que esse estudo revele para a sociedade uma parcela do grande trabalho realizado pelos proprietários de postos de rodovia em todo país. São verdadeiros oásis nas estradas para quem viaja a passeio ou trabalho, viabilizados por bandeirantes modernos, pois a maioria desses empreendimentos começou há 30 ou 40 anos enfrentando as dificuldades típicas dos desbravadores.

Por outro lado, fica evidente que esses pontos são essenciais para a logística do país, seja no transporte de cargas, passageiros e até desenvolvimento turístico e foram bancados com recursos privados. Sem contar sua contribuição para redução de acidentes, afinal, a parada para descanso em local seguro, ou até o pernoite, como necessitam os motoristas profissionais, é fundamental para a recuperação das condições de reflexo de qualquer motorista.

Cabe ao Governo usar a força desses empresários que estão dispostos a colaborar mas precisam ter o apoio e atenção das autoridades compatível com sua contribuição econômica e social. Para isso é preciso que o Estado contribua cumprindo suas tarefas, agilize seus procedimentos, combata a concorrência desleal e não crie regras que beneficiem determinados grupos em detrimento dos pontos de parada. Inclusive para preservar um segmento que tem sido essencial na geração de oportunidades para brasileiros situados nas regiões mais carentes.

Na nossa avaliação não existe a menor possibilidade de expandirmos os pontos de parada atendendo a demanda presente e futura sem os postos de rodovia já existentes. Não há estrada viável sem posto e ponto de parada, foi assim na construção de tantas rodovias

brasileiras. Não adianta querer inventar a roda nessa questão da expansão dos pontos de parada. Ela já existe e roda há décadas graças a iniciativa privada.

## Agradecimentos

Esse trabalho não seria possível sem o apoio e tempo dispensado por todos os que responderam as pesquisas ou deram entrevistas em média de 1 hora cada, emprestando seu conhecimento sempre com muito boa vontade. Da mesma forma queremos agradecer a *Fecombustíveis* por nos auxiliar na obtenção de informações e na hora de sanar dúvidas. Sem essa fonte e apoio esse estudo seria impossível de ser realizado em tão curto espaço de tempo.

*Direitos reservados: O SOS Estradas e o Coordenador deste trabalho autorizam a reprodução desde que citada a fonte.*