



CÂMARA DOS DEPUTADOS
COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTE

PROJETO DE LEI Nº 782, DE 2011

Acrescenta dispositivos à Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro para dispor sobre circulação de veículo de transporte de cargas nas rodovias e estradas federais, estaduais e municipais, nos finais de semana.

Autor: Deputado EDSON SILVA

Relator: Deputado GONZAGA PATRIOTA

VOTO EM SEPARADO DO DEPUTADO HUGO LEAL

Com a presente iniciativa, o Ilustre Signatário pretende declarar a incompatibilidade técnica de tal Projeto de Lei, apoiado pelo Relator, com a expansão econômica do Brasil e a atual situação da infraestrutura logística brasileira. Sendo essa conhecidamente insuficiente, tanto para as atuais pretensões de crescimento econômico, como mesmo no devido suporte ao motorista de veículos de carga e às empresas brasileiras que utilizam esse modal, tal medida, caso apoiada, constituirá novo entrave ao desenvolvimento do país.

O transporte rodoviário de cargas no Brasil tem se constituído, nos últimos 50 anos, no principal meio de movimentação de bens, quer nos fluxos intra-estaduais como nos interestaduais. Deve-se destacar também sua importante participação no fluxo de cargas internacionais quando é considerado o comércio com os países do Cone Sul, especialmente Argentina, Uruguai e Chile.

Conforme boletim da Confederação Nacional dos Transportes, entre os modais de transporte de carga utilizados no país (rodoviário, ferroviário, aquaviário, dutoviário e aéreo), que movimentam cerca 794,9 bilhões de TKU (volume útil transportado



CÂMARA DOS DEPUTADOS
COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTE

em toneladas pela distância útil percorrida em km) por ano, o modal rodoviário é o maior deles. Ele é responsável por mais da metade (61%) e é três vezes a parcela do segundo colocado, o modal ferroviário com 21%. Apesar disso, o Conselho Nacional de Transporte (CNT) ressalta que a produtividade do transporte de cargas no modal rodoviário, se comparada a países de primeiro mundo, é de apenas 22%.

Não suficiente a importância destes dados, operam este modal quase 190 mil empresas, além dos cerca de um milhão de caminhões conduzidos por autônomos. Tal suporte a economia é feito hoje em uma malha com cerca de 1,6 milhão de quilômetros de rodovias.

A frota circulante, segundo o Sindipeças (Sindicato Nacional da Indústria de Componentes para Veículos Automotores), usada no transporte de carga do país é composta por mais de 1,5 milhões de caminhões e quase 4,8 milhões de caminhonetes (comerciais leves), totalizando 14,4% da frota circulante de 43,68 milhões de veículos. Seu tráfego, porém, se concentram primariamente nas rodovias brasileiras, enquanto o restante em cidades.

Somado a isso, a mera iniciativa desse projeto de lei é um desestímulo ao trabalho do CNT e constituirá novo gargalo para o setor logístico, já que um pequeno indicativo de como uma melhora do setor de transporte pode contribuir para o aumento da eficiência econômica do País é encontrada nos estoques. Estimativas calculadas em trabalho da CNT indicam que cerca de R\$ 118 bilhões de excesso de estoque são mantidos pelas empresas brasileiras ao longo das cadeias produtivas como forma de se proteger das ineficiências do transporte, consequência de atrasos, acidentes e roubos de carga.

Em suma, uma primeira crítica ao Projeto de Lei 782/2011 e ao voto do Relator é a equivocada análise do impacto econômico de tal medida. Contrário ao que o Relator afirma (“Embora tal medida **possa** interferir na condução **de certas** atividades econômicas”, grifo nosso), é fato que tal medida irá acarretar em um gigantesco impacto na atividade econômica do país, uma vez que esse setor trabalha em regime médio de 15 horas por dia, sete dias da semana. Não só estende os prazos de entrega de mercadoria para o consumidor final e os custos de estocagem, mas levará a uma reação em cadeia em toda rede de abastecimento, seja a de alimentos, de produtos industrializados, a do setor



CÂMARA DOS DEPUTADOS
COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTE

exportador, e de tantas outras das quais dependem tanto as famílias como os comerciantes e os industriais brasileiros.

Em verdade, o PL 782/2011 busca esconder-se da solução de um problema muito mais profundo que enfrenta, não só a economia, mas também o setor de logística e a população brasileira: a gigantesca falta de infraestrutura de transporte.

As próprias jornadas desumanas às quais os motoristas de veículos de carga são submetidos diariamente são consequências da falta de pontos de estacionamento para caminhões e pernoite de caminhoneiros, centros especializados no armazenamento e segurança das cargas e do motorista, rodovias em maus estados que atrasam o transporte de cargas, falta de fiscalização ostensiva seja quanto a saúde do motorista, seja quanto ao bem transportado, dentre muitos outros.

Essa falta de infraestrutura de transporte é, em verdade, o grande vilão da segurança de nas rodovias brasileiras. Certamente, essa falta de infraestrutura é acompanhada de perto pelo despreparo da mão-de-obra do setor de transporte de cargas e a falta de educação de trânsito para todas as categorias de motoristas.

Como o próprio Ministério do Planejamento reconhece, em seu relatório de Logística de Transporte, a deterioração da infraestrutura gerou reflexos negativos sobre a segurança, produtividade e a eficiência do sistema de transportes, comprometendo a competitividade do setor produtivo, notadamente no complexo exportador. O estado de degradação e saturação da malha rodoviária federal, os baixos investimentos em ferrovias e hidrovias, a inexpressividade da navegação de cabotagem e da navegação interior, a inadequação dos portos públicos para a movimentação de cargas e a pouca competitividade do setor aéreo, fruto de um frágil aparato regulatório no setor, contribuíram para um quadro geral de ineficiência que prejudica o próprio desempenho da economia brasileira e a competitividade das empresas, reduzindo, por conseguinte, sua capacidade de geração de emprego e renda, e elevando custos internos de transação. As consequências para a segurança são de igual magnitude.

Assim, apesar de nobre a iniciativa do autor, e igualmente do Relator em apoiar este projeto de lei por razões de segurança, não foi apresentado nenhum respaldo técnico, ou mesmo estatístico, que comprovem que a interrupção de circulação para veículos que transportem carga com peso total acima de três



CÂMARA DOS DEPUTADOS
COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTE

mil e quinhentos quilogramas em rodovias e estradas federais, estaduais e municipais durante os finais de semana, a partir das 13 horas dos sábados, até as 6 horas das segundas-feiras atingiram tal fim de redução de acidentes.

Ao contrário, o Poder Legislativo deveria sim concentrar esforços no apoio às medidas de investimentos no setor de infraestrutura de transporte e outras já sugeridas pelos órgãos competentes e sindicatos do setor. A busca por um setor de transportes mais confiável e eficiente poderia diminuir sobremaneira os gastos do setor de logística e os gastos do governo com segurança, liberando recursos da ordem de bilhões de reais que poderiam ser reinvestidos em atividades produtivas e educação no trânsito. Além disso, é fundamental o apoio a outros programas já iniciados pelas indústrias do setor automotivo e de logística, que se destinam ao mesmo fim e não resultam no prejuízo econômico aqui destacado.

Portanto, para que os setores integrados da economia brasileira, bem como o consumidor, o comerciante e o industrial, não sejam vítimas do “achismo” que tanto assombra medidas legislativas que não surtem o efeito desejado, ou, de muitas outras que não tratam diretamente da solução, mas são meramente protelatórias do problema real, opta-se então pelo voto contrário a tal medida.

Diante do exposto, utilizo-me da faculdade assegurada regimentalmente, para expender minha opinião divergente do Relator e apresentar voto em separado por razões técnicas, senão empíricas, e no mérito pela NÃO APROVAÇÃO do Projeto de Lei n.º 782 / 2011 pela Comissão de Viação e Transporte.

Sala da Comissão, em ____ de _____ de 2012.

Deputado **HUGO LEAL**
PSC / RJ