

## Pesagem

### **Mais 74 balanças nas rodovias federais: uma boa notícia**

*Por Neuto Gonçalves dos Reis\**

A imprensa divulga e o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes (DNIT) confirma a reativação de 32 postos de pesagem de veículos de carga e passageiros nas rodovias federais de todo o País. Outros 46 entrarão em funcionamento até julho. O objetivo é coibir o excesso de carga no transporte rodoviário, como forma de evitar o desgaste acelerado da pista e reduzir o número de acidentes envolvendo veículos de carga e de passageiros.

A reativação dos postos de controle faz parte do Plano Nacional de Pesagem, que teve sua primeira etapa licitada no final do ano passado. O plano viabilizou a instalação e operação de 78 balanças. Para manter o sistema de pesagem nos próximos 42 meses, o governo federal vai investir R\$ 261,4 milhões por meio do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC).

Treze empresas agrupadas em três consórcios são responsáveis pela operação das balanças incluídas nesta primeira etapa do Plano Nacional de Pesagem. A segunda etapa será licitada no segundo semestre e prevê a instalação e operação de mais 157 postos com investimento de R\$ 1 bilhão nos próximos cinco anos.

Entre 1º de janeiro e 26 de maio deste ano, mais de dois milhões de veículos de carga e de passageiros passaram pelas balanças seletivas, distribuídas por 21 pontos de rodovias federais em 12 estados. A fiscalização resultou na notificação de 118.514 veículos por trafegarem com cargas acima dos limites permitidos.

Com isso, o DNIT quadruplica imediatamente a sua, até agora, precária capacidade de fiscalização.

#### **Controle de peso melhora o frete**

O que pode parecer uma dor de cabeça adicional para o transportador (mais multas) é, na realidade, uma boa notícia, não só sob o ponto de vista da conservação rodoviária, mas também sob o aspecto do próprio mercado e da redução do custo de transporte.

Todo mundo sabe que o sobrepeso representa, também, uma das formas mais indesejáveis do excesso de oferta. Com a fiscalização mais eficaz, serão necessários mais caminhões para transportar a mesma carga. Isto é muito importante para segurar e até recompor os fretes, especialmente num momento de crise, em que a demanda caiu bastante em alguns segmentos do transporte.

## **Preservar as pontes e viadutos**

O estudo “43 perguntas mais freqüente sobre pesos, dimensões e excesso de carga”, disponível na *home page* da NTC&Logística, mostra que o controle do peso bruto total é essencial para preservar as pontes e viadutos.

Veículos muito curtos e muito pesados concentram cargas, o que pode prejudicar as obra de arte.

Exemplo 1: basculantes para transporte de areia de cinco eixos com cerca de 13 m de comprimento, às vezes com mais de 50 t de peso bruto.

\*Exemplo 2: rodotrens de 74 t e apenas 19,80 m de comprimento, liberados para circulação diuturna, também concentram uma carga muito grande por metro linear da estrutura.

É por isso que países como EUA e Canadá têm as suas *bridge fórmulas* ou fórmulas da ponte, estabelecendo pesos brutos crescentes com a distância entre os eixos ou grupos de eixos do veículo e número de eixos ou grupos de eixos.

No Brasil, a legislação ainda não chegou a tal sofisticação, mas já introduziu algumas relações entre peso e comprimento. A Resolução CONTRAN nº 210/06, por exemplo, só permite peso bruto superior a 45 t para caminhões tratores mais semi-reboques se a combinação tiver no mínimo 16 m. No caso dos caminhões mais reboques e bitrens, este comprimento mínimo é de 17,50 m.

De acordo com a Resolução CONTRAN nº 211/06, para trafegar com mais de 57 t mediante Autorização Especial de Trânsito, as combinações de veículos de carga precisam ter comprimento mínimo de 25 m.

Pesos brutos elevados têm também impactos negativos sobre a segurança do tráfego (tempos e distâncias de frenagem, aquecimento de freios, velocidades em aclives e estabilidade do veículo).

## **Dano ao pavimento aumenta custos**

Já o excesso no peso por eixo tem impacto exponencial sobre os danos ao pavimento. Este expoente é superior a 4. Um excesso de 20%, por exemplo, aumenta os danos ao pavimento não apenas em 20%, mas em 50,9%. Ou seja, uma rodovia projetada para durar 10 anos terá sua vida útil reduzida para menos de cinco, se os veículos de carga trafegarem todos com 20% de excesso.

Longe de ser um problema exclusivo do governo ou das concessionárias, a deterioração prematura do pavimento afeta também o bolso do transportador. O artigo técnico “Impacto do estado de conservação das rodovias sobre o custo operacional dos caminhões”, disponível na seção de *downloads* do canal técnico e econômico do portal da NTC&Logística, demonstra que o custo operacional de um veículo aumenta de maneira progressiva e significativa com o estado de conservação das rodovias. Este aumento supera 42% quando se passa de rodovia em ótimo estado para uma via em situação apenas regular, chegando a dobrar se a condição da estrada for péssima. Portanto, o transportador deve ser o maior interessado em preservar a boa condição de rolamento das rodovias. Não pode destruir hoje a pista que voltará a usar amanhã.

## Legislação imperfeita

Por tudo isso, pode-se dizer que a instalação e a recuperação das balanças já chega com atraso. Trata-se de projeto que já vem sendo anunciado pelo governo desde 2005, quando foi lançado o Programa Nacional Estratégico de Pesagem. Além de grande ampliação do número de balanças, o programa previa a revisão na legislação de pesagem, de forma a tornar os critérios menos complacentes.

A verdade é que a revisão da legislação, realizada no final de 2007 em regime de urgência pelo CONTRAN, sob pressão do Tribunal de Contas da União, acabou vindo a lume muito antes da recuperação das balanças e com algumas imperfeições.

Defender a necessidade do controle de peso não significa fechar os olhos para as dificuldades que os transportadores, especialmente, os de granéis sólidos e líquidos, vêm encontrando na prática para cumprir a atual norma de aferição de peso por eixo.

A correta distribuição de cargas sobre um caminhão ou combinação de veículo de carga não é tarefa trivial. É muito raro o transportador ou o embarcador possuir balança capaz de aferir os pesos por eixo antes de cada viagem. Quando muito, possuem um “balançã”, que verifica apenas o peso bruto. O problema agrava-se quando se coletam cargas em diversos embarcadores. Há produtos que não podem ser pesados na origem, como as toras retiradas diretamente da floresta. Outros são de difícil remanejamento, com é o caso de bobinas, *big-bags* e contêineres. Tudo isso acaba agravado pelas más condições das rodovias.

No caso particular dos granéis sólidos, ocorrem acomodação e deslocamento da carga durante a viagem, alterando a distribuição por eixo.

Atendendo às disposições do Código de Trânsito Brasileiro, a Resolução 258 do Contran eliminou a tolerância de 5% na verificação por meio de nota fiscal e reafirmou que os 5% não podem ser incorporados ao peso bruto.

Embora esta orientação já estivesse sacramentada na Decisão nº 06/94 do Contran, de 14 anos atrás, a verdade é que fabricantes e transportadores se sentiram desobrigados de cumprir tal determinação. Isso porque a Resolução 114/00, embora contrariando o Código de Trânsito, estendeu a tolerância de 5% à verificação por meio de nota fiscal. O resultado é que existem hoje dezenas de milhares de tanques com excesso de capacidade, por terem incorporado indevidamente os 5% de tolerância da balança às suas capacidades de carga.

Conforme se demonstra no artigo publicado no anuário NTC&Logística de 2008/2009, “Resolução do Contran gera polêmica na verificação de peso da carga líquida”, além de ser inviável reduzir o volume destes tanques, o seu carregamento em nível mais baixo pode levar ao tombamento do veículo nas curvas.

Para complicar um pouco mais, o INMETRO declarou as balanças dinâmica não apropriadas para pesar carga líquida. Isso levou os órgãos de trânsito a concentrar a verificação na nota fiscal.

A NTC&Logística não está alheia a estas dificuldades. Além de participar do GT do INMETRO que vai definir ainda este mês se os graneis sólidos e líquidos podem ser pesados por eixo em balança dinâmica, a entidade tem defendido e obtido na Câmara Temática de Assuntos Veiculares prorrogações do atual tolerância de 7,5% por eixo.

Além disso, a Diretoria da NTC&Logística apóia o Projeto de Lei nº 3.833, do deputado Waldir Colatto, que amplia a tolerância por eixo para 10%.

Afinal, mais importante do que a maior ou menor tolerância é assegurar a efetiva aplicação da lei, de modo de assegurar a punição para os excessos e a coibir os grandes abusos cometidos atualmente, graças à falta de fiscalização. Neste sentido, a ampliação do número de balanças do DNIT também constitui uma notícia auspiciosa.

*\* O autor é coordenador técnico da NTC Logística, membro da Câmara Temática de Assuntos Veiculares do do CONTRAN, coordenador das JARI do DER e professor do Curso de Gerenciamento Logístico da FAAP.*