



REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL

CÂMARA DOS DEPUTADOS

(DO SR. DENISAR ARNEIRO) PMDB-RJ



ASSUNTO:

PROTOCOLLO N.° _____

Permite a tolerância de 5% na pesagem de carga em veículos
de transporte.

DESPACHO: JUSTIÇA = CIÊNCIA E TECNOLOGIA = TRANSPORTES

À COM. DE CONST. E JUSTIÇA em 16 de SETEMBRO de 19 83

DISTRIBUIÇÃO

Ao Sr. Deputado MÁRIO ASSAD, em 10/06/83

O Presidente da Comissão de Justiça

Ao Sr. Dep. Antônio Glencio, em 28/Nov/83

O Presidente da Comissão de Ciência e Tecnologia x

Ao Sr. Deputado RAUL BERNARDO, em 19

O Presidente da Comissão de transfertes 

Ao Sr. _____, em 19 _____

O Presidente da Comissão de

Ao Sr. _____, em 19 ____

O Presidente da Comissão de

Ao Sr. _____, em 19 ____

O Presidente da Comissão de

Ao Sr. _____, em 19__

O Presidente da Comissão de

Ao Sr. _____, em 19____

O Presidente da Comissão de _____

Ao Sr. _____, em _____ 19____

O Presidente da Comissão de _____

SINOPSE

Projeto n.º _____ de _____ de _____ de 19 _____

Ementa: _____

Autor: _____

Discussão única _____

Discussão inicial _____

Discussão final _____

Redação final _____

Remessa ao Senado _____

Emendas do Senado aprovadas em _____ de _____ de 19 _____

Sancionado em _____ de _____ de 19 _____

Promulgado em _____ de _____ de 19 _____

Vetado em _____ de _____ de 19 _____

Publicado no "Diário Oficial" de _____ de _____ de 19 _____

Lote: 59
Caixa: 73

PL N.º 2049/1983

1



CÂMARA DOS DEPUTADOS

BOLETIM DE AÇÃO LEGISLATIVA

CASA	LOCAL	IDENTIFICAÇÃO DA MATÉRIA			DATA DA AÇÃO			RESPONSÁVEL P/ PREENCHIMENTO
CD	CT	TIPO	NÚMERO	ANO	DIA	MÊS	ANO	
		PL.	2049	1983	16	08	1984	



DESCRIÇÃO DA AÇÃO

- APROVAÇÃO UNÂNIME DO PARELER FAVORÁVEL DO RELATOR,
DEP. RAUL BERNARDO.
- AGUARDAR REMESSA À CCP.

SGM 20.32.0014.4



CÂMARA DOS DEPUTADOS

BOLETIM DE AÇÃO LEGISLATIVA

CASA	LOCAL	IDENTIFICAÇÃO DA MATÉRIA			DATA DA AÇÃO			RESPONSÁVEL P/ PREENCHIMENTO
CD	CT	TIPO	NÚMERO	ANO	DIA	MÊS	ANO	
		PL.	2049	1983	24	09	1984	BRASIL



DESCRIÇÃO DA AÇÃO

- ENCAMINHADO À CCP.

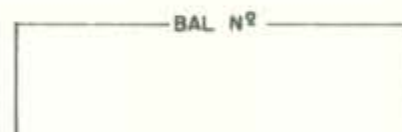
SGM 20.32.0014.4



CÂMARA DOS DEPUTADOS

BOLETIM DE AÇÃO LEGISLATIVA

CASA	LOCAL	IDENTIFICAÇÃO DA MATÉRIA			DATA DA AÇÃO			RESPONSÁVEL P/ PREENCHIMENTO
CD		TIPO	NÚMERO	ANO	DIA	MÊS	ANO	



DESCRIÇÃO DA AÇÃO

SGM 20.32.0014.4



CÂMARA DOS DEPUTADOS

BOLETIM DE AÇÃO LEGISLATIVA

CASA	LOCAL	IDENTIFICAÇÃO DA MATÉRIA			DATA DA AÇÃO			RESPONSÁVEL P/ PREENCHIMENTO
CD		TIPO	NÚMERO	ANO	DIA	MÊS	ANO	



DESCRIÇÃO DA AÇÃO

SGM 20.32.0014.4



CÂMARA DOS DEPUTADOS

BOLETIM DE AÇÃO LEGISLATIVA



CASA	LOCAL	TIPO	IDENTIFICAÇÃO DA MATÉRIA		DATA DA AÇÃO			RESPONSÁVEL P/ PREENCHIMENTO
CD			NÚMERO	ANO	DIA	MÊS	ANO	
CD	CCT	PL	2049	1983	28	11	1983	Dr. Gilla

DESCRIÇÃO DA AÇÃO

-Relator: Dep. Antônio Florêncio

SGM 20.32.0014.4



CÂMARA DOS DEPUTADOS

BOLETIM DE AÇÃO LEGISLATIVA



CASA	LOCAL	TIPO	IDENTIFICAÇÃO DA MATÉRIA		DATA DA AÇÃO			RESPONSÁVEL P/ PREENCHIMENTO
CD			NÚMERO	ANO	DIA	MÊS	ANO	
CD	CCT	PL	2.049	1983	16	05	1984	Alto Clave

DESCRIÇÃO DA AÇÃO

Repetido unanimemente, nos termos do parecer contrário do Relator.

SGM 20.32.0014.4



CÂMARA DOS DEPUTADOS

BOLETIM DE AÇÃO LEGISLATIVA



CASA	LOCAL	TIPO	IDENTIFICAÇÃO DA MATÉRIA		DATA DA AÇÃO			RESPONSÁVEL P/ PREENCHIMENTO
CD			NÚMERO	ANO	DIA	MÊS	ANO	
CD	CCT	PL	2049	1983	28	05	1984	Alto Clave

DESCRIÇÃO DA AÇÃO

Encaminhado à Com. de Transportes

SGM 20.32.0014.4



CÂMARA DOS DEPUTADOS

BOLETIM DE AÇÃO LEGISLATIVA



CASA	LOCAL	TIPO	IDENTIFICAÇÃO DA MATÉRIA		DATA DA AÇÃO			RESPONSÁVEL P/ PREENCHIMENTO
CD			NÚMERO	ANO	DIA	MÊS	ANO	
CD	CT	PL	2049	1983	06	06	1984	BERENICE

DESCRIÇÃO DA AÇÃO

- DISTRIBUÍDO AO DEP. RAUL BERNARDO.

SGM 20.32.0014.4

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI Nº 2.049, DE 1983

(DO SR. DENISAR ARNEIRO)

Permite a tolerância de 5% na pesagem de carga em
veículos de transporte.

(ÀS COMISSÕES DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA, DE CIÊN
CIA E TECNOLOGIA E DE TRANSPORTES)



CÂMARA DOS DEPUTADOS

As Comissões de Constituição e Justiça, de Ciência e Tecnologia e de Transportes.
Em 31.08.83.



PROJETO DE LEI Nº 2049, de 1983

Permite a tolerância de 5% na
pesagem de carga em veículos de
transporte.

(20) 1

Do Deputado DENISAR ARNEIRO

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Fica permitida tolerância máxima de 5% (cinco por cento) sobre os limites de peso bruto total e peso bruto transmitido por eixo de veículos à superfície das vias públicas.

Art. 2º Somente poderá haver autuação, por ocasião da pesagem do veículo nas balanças rodoviárias, quando o veículo ultrapassar os limites fixados nesta lei.

Art. 3º Esta lei entra em vigor na data da sua publicação.

Art. 4º Revogam-se as disposições em contrário.

Sala das Sessões, em 30 de Agosto de 1983.

Denisar Arneiro
Deputado DENISAR ARNEIRO

JUSTIFICATIVA

A necessidade de economizar combustível e reduzir os custos operacionais no transporte reascendeu antiga discussão entre transportadores e fabricantes de veículos com as autoridades do transporte rodoviário de carga. Os transportadores e fabricantes de veículos defendem que os atuais limites de peso por eixo, estabelecidos em 1966, quando o mundo sequer sonhava com a crise do petróleo, não são adequados para os dias de hoje.

Os limites federais de carga por eixo e peso bruto total dos ônibus e caminhões foram estabelecidos no Brasil pelo Decreto-Lei 49, de 18 de novembro de 1966, que fixou os seguintes parâmetros:

- 40 toneladas por veículo ou combinação de veículos;
- 5 toneladas por eixo simples de 2 pneumáticos;
- 10 toneladas por eixo simples de 4 pneumáticos;
- 17 toneladas por conjunto de 2 eixos em tandem (conjunto integral de suspensão) com 4 pneumáticos por eixo, todos da mesma rodagem, quando a distância entre os dois planos verticais que contenham os centros das rodas for superior a 1,20m e inferior a 2,40m;
- 25,5 toneladas por conjunto de 3 eixos, todos da mesma rodagem, quando a distância entre os planos verticais que contenham os centros das rodas for superior a 1,20m e inferior a 2,40m;
- 22 toneladas por conjunto de 3 eixos em tandem, sendo 2 eixos com 4 pneumáticos cada e um auto-direcional, de 2 pneumáticos, todos da mesma rodagem, quando a distância entre os planos verticais que contenham os centros das rodas for superior a 1,20m e inferior a 2,40m;
- nenhum veículo pode trafegar com carga por eixo ou peso bruto total superior às especificações de fábrica;



CÂMARA DOS DEPUTADOS (03)



- consideram-se como isolados todos os eixos cujas distâncias forem superior a 2,40m;
- nenhum veículo poderá ter mais de duas unidades ou uma articulação.

Conhecido até hoje, como "lei da balança", esse Decreto previa multas de 5% do maior salário mínimo vigente no País sobre cada 200 kg de excesso de carga. Veículos com mais de 1.500 kg de excesso por PBT (peso bruto total) ou mais de 1.000 kg e excesso por eixo não podem seguir viagem.

A "lei da balança" começou a ser aplicada por volta de 1968 e sua introdução se fêz com uma tolerância de 10%, permitindo-se, por exemplo, colocar 11 toneladas num eixo simples.

A tolerância logo acabou, permanecendo entretanto, a lei, apesar da crise do petróleo em 1973 e do lançamento de caminhões cada vez mais potentes, permaneceu praticamente intocada nestes últimos dezesseis anos.

Durante todo esse tempo, transformou-se cada vez mais, num poderoso estimulante da corrupção, e em intolerável ônus para a já combalida economia das transportadoras e dos autônomos.

Poucas, precárias e mal instaladas, as tradicionais balanças mecânicas não se mostraram capazes de controlar o trâfego dos veículos fora-da-lei.

A confiabilidade de tais balanças é altamente discutível, a ponto de órgãos fiscalizadores como o DERSA, de São Paulo, admitirem tolerâncias de até 5% nas pesagens.

Não é de estranhar, portanto, que quando o caminhão passa por um posto de fiscalização, o resultado da pesagem, dificilmente, coincida com o do posto anterior, nem com o do seguinte. As diferenças, na maioria das vezes, não são nada desprezíveis, indo desde centenas de quilos até algumas toneladas.



CÂMARA DOS DEPUTADOS



Além de multiplicar os "desvios" para fugir das balanças, a arcaica lei de 1966 deu origem a situações curiosas. Por estranhos motivos os caminhões de transportadoras e empresas de carga própria são sistematicamente autuados, enquanto muitos carreteiros, mesmo transportando cargas acima das permitidas, costumam passar incólumes pelos postos. Esta estranha imunidade, certamente, é a melhor explicação para os planos do DNER de construir 45 praças de pesagem eletrônica, estrategicamente localizadas.

O sistema concebido pelo DNER, com tecnologia da Siemens alemã, é constituído por duas plataformas de pesagens, ambas dinâmicas. A primeira, seletiva, pode verificar a existência ou não de sobre-carga a 60 km/hora, dentro da precisão exigida pela Lei, que é de 5%. Já a segunda é uma balança de grande precisão, que atua a 10 km/hora. Em cada posto de pesagem, haverá um cérebro eletrônico, convenientemente alimentado, para emitir as multas, sem interferência do elemento humano. Ressaltamos que, caso na primeira balança seja constatado que o peso por eixo, não excedeu até o limite máximo de 5%, o caminhão retornará à rodovia sem que seja necessária a pesagem na segunda balança.

A operação experimental, dois anos atrás, da primeira 'destas balanças, em Cascavel/PR, comprovou, mais uma vez, que a prática da sobrecarga é generalizada. Cerca de 70% dos caminhões trafegam sobrecarregados. No caso dos ônibus, cerca de 50% mostravam excesso no eixo dianteiro. Vários fatores explicam a situação. Em primeiro lugar, o limite de 5 t é do tempo da direção mecânica, quando ainda não existiam ônibus mais pesados. Hoje, os eixos da Scania ou da Volvo, por exemplo, são especificados para 6,5 t e, como levam mais passageiros por vía-gem, reduzem o desgaste do pavimento. Em segundo lugar, o próprio governo elevou de 12 para 13,20 m o comprimento dos ônibus, tornando-os mais pesados. E, finalmente, há o transporte de cargas (encomendas) nos ônibus, sendo que os coletivos de hoje, têm



bagageiros com até 12 m de capacidade.

Para amenizar a situação, o governo dispensou os ônibus da pesagem. A solução definitiva, no entanto, seria ou a colocação de um terceiro eixo (como fez, por exemplo, a Itapemirim), ou a elevação do limite para 6,5 t. Caso contrário, o ônibus Padron ou Trólebus, ambos aprovados pelo governo, estarão fora da lei, pois pesam, lotados, entre 16 e 17 toneladas.

Se por um lado o problema dos ônibus foi contornado, enquanto isso os caminhões continuam sendo multados por excesso de até 100 quilos.

A justa distribuição de carga entre os eixos não é só problema dos ônibus. O difícil é ficar dentro dos pesos por eixo. Quase sempre, o que falta de um lado, acaba sobrando de outro. Até mesmo o desnivelamento do veículo pode influir nesta distribuição de pesos.

Uma realidade que não se pode ignorar é a multiplicação das multas por excesso de peso em sucessivas balanças por onde vai passando o veículo. Se a fiscalização da primeira balança autorizou o prosseguimento da viagem, como podem as autoridades das balanças seguintes aplicarem novas multas? Mesmo o transportador comprovando que na balança anterior não foi encontrado excesso de peso, não impede que a multa seja registrada na balança seguinte.

afm
Muitas vezes, as notificações de tais infrações são entregues com enormes atrasos, já sujeitas a acréscimos (juros e correção), e quase sempre apresentam deficiências de informações, impedindo uma defesa adequada, defesa, sujeita ao pagamento prévio da multa.

Quanto à devolução posterior - se houver - nada garante a correção do pagamento indevidamente retido - a não ser por força de outra ação.

Portanto Senhores Deputados, nada mais justo que asse



CÂMARA DOS DEPUTADOS



gurarmos ao transportador rodoviário de carga, em especial ao transportador profissional, empresa e carreteiro, uma tolerância de 5% nos limites de carga por eixo e peso bruto total, menos portanto do que é permitido para os ônibus. No momento em que o transportador rodoviário de carga é penalizado com os constantes aumentos dos seus custos operacionais e em especial do alto preço do diesel, imposto único sobre combustíveis, pedágio, taxa rodoviária única, imposto sobre transporte rodoviário e tantas outras taxas, a aprovação deste projeto seria o mínimo que poderíamos fazer.

Sala das Sessões, em 30 de Agosto de 1983


Deputado DENISAR ARNEIRO

Legislação Citada

Decreto-Lei nº 49 - de 18 de novembro de 1966

Decreto nº 62127, de 16 de janeiro de 1968, aprova o Regulamento do Código Nacional de Trânsito

Decreto 82925, de 21 de dezembro de 1978, modifica Decreto 62127

Anexo

Reportagem Revista BR nº 202

- 0 peso insuportável das multas
- Qualquer mudança é inviável

CAMARA DOS DEPUTADOS

- 3 DEZ 11 42 53 024389

COORDENAÇÃO DE COMUNICAÇÕES
PROTASSO GERAL



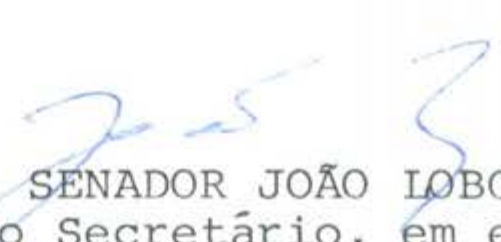
SMNº 692

Em 29 de novembro de 1985

Senhor Primeiro Secretário,

Tenho a honra de encaminhar a Vossa Excelência, para os devidos fins, o incluso autógrafo do Projeto de Lei nº 91, de 1985, aprovado pelo Congresso Nacional e sancionado pelo Senhor Presidente da República, que "permite a tolerância de 5% (cinco por cento) na pesagem de carga em veículos de transporte".

Aproveito a oportunidade para renovar a Vossa Excelência os protestos de minha elevada estima e mais distinta consideração.


SENADOR JOÃO LOBO
Primeiro Secretário, em exercício


PRIMEIRA SECRETARIA

Em 04/12/85. Ao Senhor Secretário-Geral da Mesa.


Deputado HAROLDO SANFORD
Primeiro Secretário

A Sua Excelência o Senhor Deputado HAROLDO SANFORD
DD. Primeiro Secretário da Câmara dos Deputados
MGS.

2012-2013

Arquive. e. Em 05.12.85.
Amo 776 m. do Obv
Sec. J. da Mear



Sancionado. Qua 25/11/85
1 mi Lamy

Permite a tolerância de 5% (cinco por cento) na pesagem de carga em veículos de transporte.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

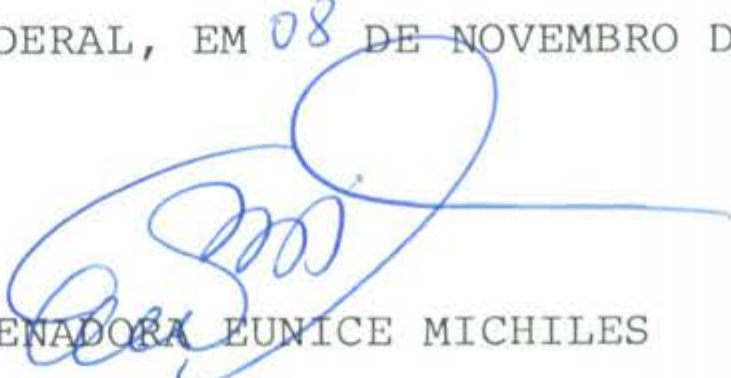
Art. 1º - Fica permitida a tolerância máxima de 5% (cinco por cento) sobre os limites de peso bruto total e peso bruto transmitido por eixo de veículos à superfície das vias públicas.

Art. 2º - Somente poderá haver autuação, por ocasião da pesagem do veículo nas balanças rodoviárias, quando o veículo ultrapassar os limites fixados nesta Lei.

Art. 3º - Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 4º - Revogam-se as disposições em contrário.

SENADO FEDERAL, EM 08 DE NOVEMBRO DE 1985


SENADORA EUNICE MICHILES
Presidente, em exercício

MGS.



Aviso nº 819-SUPAR.

Em 25 de novembro de 1985.

Excelentíssimo Senhor Primeiro Secretário:

Tenho a honra de encaminhar a essa Secretaria a Mensagem com a qual o Excelentíssimo Senhor Presidente da República restitui dois autógrafos do texto que se converteu na Lei nº 7.408, de 25 de novembro de 1985.

Aproveito a oportunidade para renovar a Vossa Excelência protestos de elevada estima e consideração.


JOSE HUGO CASTELO BRANCO
Ministro Chefe do Gabinete Civil

A Sua Excelência o Senhor
Senador ENÉAS FARIA
DD. Primeiro Secretário do Senado Federal
BRASÍLIA-DF.



MENSAGEM Nº 605

EXCELENTÍSSIMO SENHOR PRESIDENTE DO SENADO FEDERAL:

Tenho a honra de comunicar a Vossa Excelência que acabo de sancionar o projeto de lei que "permite a tolerância de 5% (cinco por cento) na pesagem de carga em veículos de transporte". Para o arquivo do Congresso Nacional, restituo, nesta oportunidade, dois autógrafos do texto ora convertido na Lei nº 7.408, de 25 de novembro de 1985.

Brasília, em 25 de novembro de 1985.

Felipe Cordeiro



LEI Nº 7.408, de 25 de novembro de 1985.

Permite a tolerância de 5% (cinco por cento) na pesagem de carga em veículos de transporte.

O P R E S I D E N T E D A R E P U B L I C A

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º - Fica permitida a tolerância máxima de 5% (cinco por cento) sobre os limites de peso bruto total e peso bruto transmitido por eixo de veículos à superfície das vias públicas.

Art. 2º - Somente poderá haver autuação, por ocasião da pesagem do veículo nas balanças rodoviárias, quando o veículo ultrapassar os limites fixados nesta Lei.

Art. 3º - Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 4º - Revogam-se as disposições em contrário.

Brasília, em 25 de novembro de 1985;
164º da Independência e 97º da República.

Phc/91/85.



Permite a tolerância de 5% (cinco por cento) na pesagem de carga em veículos de transporte.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º - Fica permitida a tolerância máxima de 5% (cinco por cento) sobre os limites de peso bruto total e peso bruto transmitido por eixo de veículos à superfície das vias públicas.

Art. 2º - Somente poderá haver autuação, por ocasião da pesagem do veículo nas balanças rodoviárias, quando o veículo ultrapassar os limites fixados nesta lei.

Art. 3º - Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 4º - Revogam-se as disposições em contrário.

CÂMARA DOS DEPUTADOS, em 19 de agosto de 1985.



CÂMARA DOS DEPUTADOS
COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA



Projeto de Lei nº 2.049, DE 1983

"Permite a tolerância de 5% na pesa
gem de carga em veículos de transpor -
te".

AUTOR: Deputado DENISAR ARNEIRO

RELATOR: Deputado MÁRIO ASSAD

I - RELATÓRIO

Descabe a esta Comissão qualquer manifestação sobre o mérito deste projeto, afeto às doudas Comissões de Ciência e Tecnologia e a de Transportes.

Nossa competência, no caso, limita-se ao exame da proposição quanto à constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa.

Sob o prisma constitucional, esse exame impõe a verificação da competência legislativa da União, o poder de iniciativa do autor e a constitucionalidade propriamente dita, é, a conformidade do texto com os princípios constitucionais vigentes.

A matéria de que trata a proposição está incluída dentre aquelas de competência legislativa da União, nos termos do que dispõe a alínea n, do item XVII, do art. 8º da Constituição Federal.



CÂMARA DOS DEPUTADOS

2.



A iniciativa parlamentar está alicerçada no art. 56 da Lei Maior, afastadas quaisquer restrições, constitucionais relativas à competência exclusiva do Presidente da República (arts. 57, 65 e 81).

O projeto está afinado com os nossos princípios gerais do Direito e disposto em inatacável técnica legislativa.

II - VOTO DO RELATOR

Nesta conformidade, votamos pela constitucionalidade, juridicidade e boa técnica legislativa desta proposição.

Sala da Comissão, em 10 de novembro de 1983


Deputado MÁRIO ASSAD

Relator

/smgc



CÂMARA DOS DEPUTADOS
COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA



PROJETO DE LEI Nº 2.049, DE 1983

PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Constituição e Justiça, em reunião plenária realizada hoje, opinou unanimemente pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa do Projeto de Lei nº 2.049/83, nos termos do parecer do relator.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Bonifácio de Andrada - Presidente, Leorne Belém e Brabo de Carvalho - Vice-Presidentes, Hamilton Xavier, Gorgônio Neto, Otávio Cesário, Guido Moesch, Sérgio Murilo, Jorge Carone, Gerson Peres, Walter Casanova, Ernani Sátiro, Djalma Bessa, Valmor Giavarina, Ronaldo Canedo, Nelson Morro, Osvaldo Melo, Rondon Pacheco, Elquisson Soares, Afrísio Vieira Lima, Joacil Pereira, Theodoro Mendes, Raimundo Leite, Onísio Ludovico, Ademir Andrade, João Gilberto, Plínio Martins, Jorge Arbage, Aluísio Campos, Nilson Gibson, Mário Assad, Pimenta da Veiga, Jorge Medauar e José Burnett.

Sala da Comissão, em 10 de novembro de 1983

Deputado BONIFÁCIO DE ANDRADA
Presidente

Deputado MÁRIO ASSAD
Relator



CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE CIÊNCIAS E TECNOLOGIA



PROJETO DE LEI Nº 2.049, DE 1983

"Permite a tolerância de 5% na pesagem de carga em veículos de transporte".

AUTOR: Deputado DENISAR ARNEIRO

RELATOR: Deputado ANTONIO FLORÊNCIO

I - RELATÓRIO

De autoria do Deputado DENISAR ARNEIRO, o Projeto de Lei nº 2.049, de 1983, objetiva "permitir a tolerância máxima de 5% (cinco por cento) sobre os limites de peso bruto total e peso bruto transmitido por eixo de veículos à superfície das vias públicas".

Alega o nobre Deputado que "os transportadores e fabricantes de veículos defendem que os atuais limites de peso por eixo, estabelecidos em 1966, quando o mundo sequer sonhava com a crise do petróleo, não são adequados para os dias de hoje".

No exame das preliminares, a Comissão de Constituição e Justiça opinou pela constitucionalidade, juridicidade e adequada técnica legislativa.



Nos termos do art. 28, § 4º do Regimento Interno da Câmara dos Deputados compete a esta Comissão apreciar o mérito da proposta.

II - VOTO DO RELATOR

No âmbito da Comissão de Ciência e Tecnologia, é pertinente levar em consideração alguns aspectos que revelam os efeitos danosos dos excessos de carga, nas vias públicas, no que se refere à segurança do tráfego e à manutenção do leito viário.

A insegurança no tráfego se dá por vários motivos:

- No veículo com excesso de carga, verifica-se uma "supersolicitação e fadiga das peças constitutivas do veículo..." e uma "insuficiência de freios, devido à maior força de inércia proveniente do excesso de carga". Estas duas situações poderão acarretar acidentes rodoviários, além de contribuírem para a redução da vida útil do veículo;

- o veículo com excesso de carga apresentará "menor velocidade operacional", ocasionando congestionamentos e maior consumo de combustível".

Quanto à manutenção do leito viário, a carga acima da capacidade para a qual foram os veículos dimensionados provoca "roturas e defeitos nos leitos estradais", que, por sua vez, "forçam os veículos estruturalmente, diminuem a velocidade no tráfego, provocam congestionamentos e, conseqüentemente,



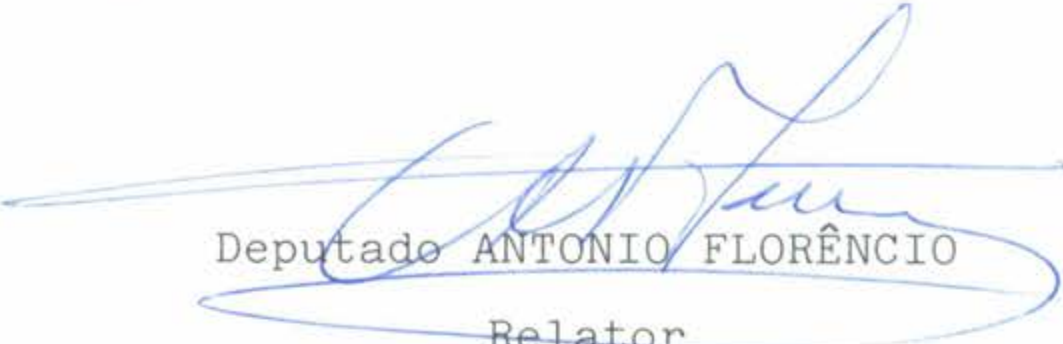
elevam o custo operacional da movimentação da carga".

A destruição das pistas de rolamento reduz, em muito, a vida útil das estradas. As estatísticas revelam que "as roturas se dão mais sistematicamente nas proximidades das bordas externas das estradas, exatamente nas faixas de tráfego dos veículos pesados".

Por razões de segurança no tráfego e defesa da integridade física das pessoas que trafegam na via pública e tendo em vista, também, a preservação do patrimônio, somos forçados a reconhecer a necessidade de coibir os excessos de carga nos veículos tanto de transporte de passageiros como de movimentação de cargas. A elevação dos rendimentos líquidos por carga transportada, com excesso de peso, se constitui em "falso lucro" que, a curto prazo, poderá representar uma receita adicional, mas que, a longo prazo, figurará como prejuízo para o transportador autônomo ou para a empresa.

Em face do exposto, nosso voto é pela rejeição do Projeto de Lei nº 2.049, de 1983.

Sala da Comissão, em de de 1984.


Deputado ANTONIO FLORÊNCIO

Relator

/def



CÂMARA DOS DEPUTADOS
COMISSÃO DE CIÊNCIA E TECNOLOGIA



PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Ciência e Tecnologia, em reunião de 16 de maio de 1984, aprovou, por unanimidade, o parecer contrário do Relator, Deputado Antônio Florêncio, ao Projeto de Lei nº 2.049/83, do Sr. Denisar Arneiro, que "Permite a tolerância de 5% na pesagem de carga em veículos de transporte!"

Estiveram presentes os seguintes senhores deputados :
Jorge Uequed, Presidente; Antônio Florêncio, Relator; Fernando Cunha, Irineu Colato, Dirceu Carneiro, Pacheco Chaves, Jorge Vargas, Brasília Caiado, Adail Vettorazzo e Moacir Franco.

Sala de Comissão, em 16 de maio de 1984.


Deputado JORGE UEQUED
Presidente


Deputado ANTÔNIO FLORENCIO
Relator



CÂMARA DOS DEPUTADOS
COMISSÃO DE TRANSPORTES



PROJETO DE LEI Nº 2.049, DE 1983

Permite a tolerância de 5% na
pesagem de carga em veículos de
transporte.

Autor: Deputado DENISAR ARNEIRO

Relator: Deputado RAUL BERNARDO

I - RELATÓRIO

Objetiva o projeto de lei "sub examine" permitir a tolerância máxima de cinco por cento sobre os limites de peso bruto total e peso bruto transmitido por eixo de veículos à superfície das vias públicas.

Consoante o art. 2º da proposição, somente poderá haver autuação por ocasião da pesagem do veículo nas balanças rodoviárias, quando o veículo ultrapassar os limites fixados.

Das judiciosas considerações constantes da justificação, enaltecemos:

- os atuais limites de peso por eixo, estabelecidos em 1966, não são adequados para os dias atuais;

- apesar da crise do petróleo e do lançamento de caminhões cada vez mais potentes, esses limites de peso permaneceram praticamente inalterados;



- a "lei da balança" transformou-se em poderoso estimulante de corrupção e em intolerável ônus para a combatida economia das transportadoras e dos autônomos;

- poucas, precárias, mal instaladas e sem confiabilidade, as balanças mecânicas tradicionais mostraram - se incapazes de controlar os veículos infratores;

- órgãos fiscalizadores, como o DERSA-SP, admitem a tolerância de 5% prevista no projeto;

- os ônibus, por várias razões, já foram dispensados de pesagem;

- é difícil ficar dentro dos pesos por eixo — o que falta de um lado, acaba sobrando do outro. Até mesmo o desnivelamento do veículo influi na distribuição dos pesos;

- há uma acentuada multiplicação de multas por excesso de peso nas sucessivas balanças por onde vai passando o veículo.

Na douta Comissão de Constituição e Justiça a matéria foi, unanimemente, aprovada nos aspectos preliminares de constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa.

A Comissão de Ciência e Tecnologia, acompanhando o parecer do Relator, o nobre Deputado Antônio Florêncio, manifestou-se pela rejeição da proposição, por razões de segurança de tráfego e maior durabilidade do leito viário.



As balanças, sem sombra de dúvida, constituem importante fator para a conservação das estradas, constituindo, todavia, empecilho para os transportadores, que preferem evitá-las, efetuando longos desvios através de estradas vicinais que não oferecem condições para o tráfego pesado.

Na realidade, o desencontro da aferição é bastante acentuado: o caminhão recebe em cada pesagem uma avaliação diferente. O que uma pesa a outra não confirma, sendo a diferença paga pelo sofrido transportador ao custo de 5% do salário mínimo por cada 200 kg de excesso.

A legislação argentina, por exemplo, estabelece 10,5 toneladas por eixo simples, para seus caminhões de carga que trafegam pelas rodovias brasileiras livremente, sem multas, em virtude de acordo entre os dois países de respeito às suas respectivas legislações.

Ora, se nossa pavimentação rodoviária suporta o caminhão argentino, por quê não pode suportar o caminhão brasileiro que, para transitar, terá que pagar sucessivas multas?

Além disso, na metodologia de aferição, os resultados das pesagens de eixo/conjunto de eixos, são considerados modais, com um valor de 3% em relação aos padrões de aferição.

Ora, o projeto objetiva a tolerância de apenas 5%, no máximo, sobre os limites de peso bruto total e peso bruto transmitido por eixo de veículos à superfície das vias públicas, diferença esta que, dificilmente, causará danos ao



leito rodoviário e suas obras de arte, notadamente considerando que esses limites de peso, apesar das auto pistas modernas existentes, foram estabelecidos há quase 20 anos atrás.

Todas as razões arroladas acima nos induzem a sugerir aos ilustres membros deste Colegiado a acolherem a presente proposição.

II - VOTO DO RELATOR

Pelo exposto, nossa manifestação é pela aprovação do Projeto de Lei nº 2.049/83, de autoria do nobre Deputado Denisar Arneiro.

Sala da Comissão, em 13 de Junho de 1984.

Raul Bernardo
Deputado RAUL BERNARDO

Relator



CÂMARA DOS DEPUTADOS
COMISSÃO DE TRANSPORTES

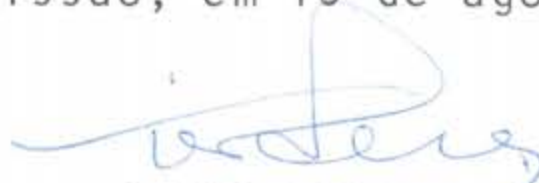


PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Transportes, em reunião ordinária realizada em 16 de agosto de 1984, opinou pela aprovação do Projeto de Lei nº 2.049, de 1983, do Senhor Denisar Arneiro, que "permite a tolerância de 5% na pesagem de carga em veículos de transporte", nos termos do Parecer do Relator, Deputado Raul Bernardo.

Estiveram presentes os Senhores Deputados Simão Sessim, José Fernandes, Raul Bernardo, Paulo Mincarone, Francisco Dias, Denisar Arneiro, Manoel Ribeiro, Mendes Botelho, Dilson Fanchin, Homero Santos, Tidei de Lima, Carlos Peçanha, Orestes Muniz, Paulo Zarzur, Celso Amaral, Paulo Borges, Darcy Pozza, Jairo Azi, Domingos Juvenil, Lázaro Carvalho, Horácio Ortiz, Eurico Ribeiro, Marcos Lima, Wilmar Palis, Geraldo Fleming e Pedro Germano.

Sala da Comissão, em 16 de agosto de 1984.


SIMÃO SESSIM
Presidente


RAUL BERNARDO
Relator

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI Nº 2.049-A, de 1983

(DO SR. DENISAR ARNEIRO)



Permite a tolerância de 5% na pesagem de carga em veículos de transporte; tendo pareceres: da Comissão de Constituição e Justiça, pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa; da Comissão de Ciência e Tecnologia, pela rejeição; e, da Comissão de Transportes, pela aprovação.

(PROJETO DE LEI Nº 2.049, de 1983, a que se referem os pareceres).



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 2.049, de 1983

(Do Sr. Denisar Arneiro)

Permite a tolerância de 5% na pesagem de carga em veículos de transporte.

(Às Comissões de Constituição e Justiça, de Ciência e Tecnologia e de Transportes.)

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1.º Fica permitida tolerância máxima de 5% (cinco por cento) sobre os limites de peso bruto total e peso bruto transmitido por eixo de veículos à superfície das vias públicas.

Art. 2.º Somente poderá haver autuação, por ocasião da pesagem do veículo nas balanças rodoviárias, quando o veículo ultrapassar os limites fixados nesta lei.

Art. 3.º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 4.º Revogam-se as disposições em contrário.

Justificação

A necessidade de economizar combustível e reduzir os custos operacionais no transporte reascendeu antiga discussão entre transportadores e fabricantes de veículos com as autoridades do transporte rodoviário de carga. Os transportadores e fabricantes de veículos defendem que os atuais limites de peso por eixo, estabelecidos em 1966, quando o mundo sequer sonhava com a crise do petróleo, não são adequados para os dias de hoje.

Os limites federais de carga por eixo e peso bruto total dos ônibus e caminhões foram estabelecidos no Brasil pelo Decreto-lei n.º 49, de 18 de novembro de 1966, que fixou os seguintes parâmetros:

— 40 toneladas por veículo ou combinação de veículos;

— 5 toneladas por eixo simples de 2 pneumáticos;

— 10 toneladas por eixo simples de 4 pneumáticos;

— 17 toneladas por conjunto de 2 eixos em tandem (conjunto integral de suspensão) com 4 pneumáticos por eixo, todos da mesma rodagem, quando a distância entre os dois planos verticais que contenham os centros das rodas for superior a 1,20m e inferior a 2,40m;

— 25,5 toneladas por conjuntos de 3 eixos, todos da mesma rodagem, quando a distância entre os planos verticais que contenham os centros das rodas for superior a 1,20m e inferior a 2,40m;

— 22 toneladas por conjunto de 3 eixos em tandem, sendo 2 eixos com 4 pneumáticos cada e um auto-direcional, de 2 pneumáticos, todos da mesma rodagem, quando a distância entre os planos verticais que contenham os centros das rodas for superior a 1,20m e inferior a 2,40m;

— nenhum veículo pode trafegar com carga por eixo ou peso bruto total superior às especificações de fábrica;

— consideram-se como isolados todos os eixos cujas distâncias forem superior a 2,40m;

— nenhum veículo poderá ter mais de duas unidades ou uma articulação.

Conhecido até hoje, como “lei da balança”, esse decreto previa multas de 5% do maior salário mínimo vigente no País sobre cada 200 kg de excesso de carga. Veículos com mais de 1.500 kg de excesso por PBT (peso bruto total) ou mais de 1.000 kg de excesso por eixo não podem seguir viagem.



“lei da balança” começou a ser aplicada por volta de 1968 e sua introdução se fez com uma tolerância de 10%, permitindo-se, por exemplo, colocar 11 toneladas num eixo simples.

A tolerância logo acabou, permanecendo entretanto, a lei, apesar da crise do petróleo em 1973 e do lançamento de caminhões cada vez mais potentes, permaneceu praticamente intocada nestes últimos dezesseis anos.

Durante todo esse tempo, transformou-se cada vez mais, num poderoso estimulante da corrupção, e em intolerável ônus para a já combalida economia das transportadoras e dos autônomos.

Poucas, precárias e mal instaladas, as tradicionais balanças mecânicas não se mostraram capazes de controlar o tráfego dos veículos fora-da-lei.

A confiabilidade de tais balanças é altamente discutível, a ponto de órgãos fiscalizadores como o DERSA, de São Paulo, admitirem tolerâncias de até 5% nas pesagens.

Não é de estranhar, portanto, que quando o caminhão passa por um posto de fiscalização, o resultado da pesagem, dificilmente, coincide com o posto anterior, nem com o do seguinte. As diferenças, na maioria das vezes, não são nada desprezíveis, indo desde centenas de quilos até algumas toneladas.

Além de multiplicar os “desvios” para fugir das balanças, a arcaica lei de 1966 deu origem a situações curiosas. Por estranhos motivos os caminhões de transportadoras e empresas de carga própria são sistematicamente autuados, enquanto muitos carreteiros, mesmo transportando cargas acima das permitidas, costumam passar incólumes pelos postos. Esta estranha imunidade, certamente, é a melhor explicação para os planos do DNER de construir 45 praças de pesagem eletrônica, estrategicamente localizadas.

O sistema concebido pelo DNER, com tecnologia da Siemens alemã, é constituído por duas plataformas de pesagens, ambas dinâmicas. A primeira, seletiva, pode verificar a existência ou não de sobrecarga a 60 km/hora, dentro da precisão exigida pela lei, que é de 5%. Já a segunda é uma balança de grande precisão, que atua a 10 km/hora. Em cada posto de pesagem, haverá um cérebro eletrônico, convenientemente alimentado, para emitir as multas, sem interferência do elemento humano. Ressaltamos que, caso na primeira balança seja

constatado que o peso por eixo, não excedeu até o limite máximo de 5%, o caminhão retornará à rodovia sem que seja necessária a pesagem na segunda balança.

A operação experimental, dois anos atrás, da primeira destas balanças, em Cascavel — PR, comprovou mais uma vez, que a prática da sobrecarga é generalizada. Cerca de 70% dos caminhões trafegam sobrecarregados. No caso dos ônibus, cerca de 50% mostravam excesso no eixo dianteiro. Vários fatores explica má situação. Em primeiro lugar, o limite de 5 toneladas é do tempo da direção mecânica, quando ainda não existiam ônibus mais pesados. Hoje, os eixos da Scania ou da Volvo, por exemplo, são especificados para 6,5 toneladas e, como levam mais passageiros por viagem, reduzem o desgaste do pavimento. Em segundo lugar, o próprio governo elevou de 12 para 13,20 m o comprimento dos ônibus, tornando-os mais pesados. E, finalmente, há o transporte de cargas (encomendas) nos ônibus, sendo que os coletivos de hoje, têm bagageiros com até 12 mts. de capacidade.

Para amenizar a situação, o governo dispensou os ônibus da pesagem. A solução definitiva, no entanto, seria ou a colocação de um terceiro eixo (como fez, por exemplo, a Itapemirim), ou a elevação do limite para 6,5 toneladas. Caso contrário o ônibus Padron ou Trólebus, ambos aprovados pelo governo, estarão fora da lei, pois pesam, lotados, entre 16 e 17 toneladas.

Se por um lado o problema dos ônibus foi contornado, enquanto isso os caminhões continuam sendo multados por excesso de até 100 quilos.

A justa distribuição de carga entre os eixos não é só problema dos ônibus. O difícil é ficar dentro dos pesos por eixo. Quase sempre, o que falta de um lado, acaba sobrando de outro. Até mesmo o desnivelamento do veículo pode influir nesta distribuição de pesos.

Uma realidade que não se pode ignorar é a multiplicação das multas por excesso de peso em sucessivas balanças por onde vai passando o veículo. Se a fiscalização da primeira balança autorizou o prosseguimento da viagem, como podem as autoridades das balanças seguintes aplicarem novas multas? Mesmo o transportador comprovando que na balança anterior não foi encontrado excesso de peso, não impede que a multa seja registrada na balança seguinte.



Muitas vezes, as notificações de tais infrações são entregues com enormes atrasos, já sujeitas a acréscimos (juros e correção), e quase sempre apresentam deficiência de informações, impedindo uma defesa adequada, defesa, sujeita ao pagamento prévio da multa.

Quanto à devolução posterior — se houver — nada garante a correção do pagamento indevidamente retido — a não ser por força de outra ação.

Portanto Senhores Deputados, nada mais justo que assegurarmos ao transportador rodoviário de carga, em especial ao transportador profissional, empresa e carreteiro, uma tolerância de 5% nos limites de carga por eixo e peso bruto total, menos portanto do que é permitido para os ônibus. No momento em que o transportador rodoviário de carga é penalizado com os constantes aumentos dos seus custos operacionais e em especial do alto preço do diesel, imposto único sobre combustíveis, pedágio, taxa rodoviária única, imposto sobre transporte rodoviário e tantas outras taxas, a aprovação deste projeto seria o mínimo que poderíamos fazer.

Sala das Sessões, 30 de agosto de 1983. —
Denisar Arneiro.

LEGISLAÇÃO CITADA

Decreto-lei n.º 49, de 18 de novembro de 1966;

Decreto n.º 62.127, de 16 de janeiro de 1968, aprova o Regulamento do Código Nacional de Trânsito;

Decreto n.º 82.925, de 21 de dezembro de 1978, modifica Decreto n.º 62.127.

Anexo

Reportagem Revista BR n.º 202:
— O peso insuportável das multas
— qualquer mudança é inviável

LEGISLAÇÃO CITADA, ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DAS COMISSÕES PERMANENTES

DECRETO-LEI N.º 49,
DE 18 DE NOVEMBRO DE 1966

Regula o limite máximo de carga por eixo para o tráfego nas vias públicas de veículos ou combinações de veículos e dá outras providências.

O Presidente da República, no uso das atribuições que lhe são conferidas pelo parágrafo único do art. 31 do Ato Institucional n.º 2, de 27 de outubro de 1965,

Considerando a necessidade de evitar a deterioração prematura da rede rodoviária nacional causado pelo excesso de peso de veículos; e

Considerando a inexistência de legislação adequada no sentido de regular os pesos máximos para os veículos que trafegarem nas vias públicas do território nacional, resolve baixar o seguinte Decreto-lei:

Art. 1.º O tráfego, nas vias públicas, de veículos ou combinações de veículos só é permitido dentro das condições e critérios estabelecidos neste Decreto-lei.

Art. 2.º São fixados os seguintes limites de carga por eixo:

a) 10 (dez) toneladas por eixo isolado.

b) 16 (dezesseis) toneladas por conjunto de dois eixos em tandem, quando for de 1,20m a 1,34m a distância entre os dois planos verticais paralelos que contém os centros das rodas.

c) 17 (dezessete) toneladas por conjunto de dois eixos em tandem, quando a distância entre os dois planos verticais paralelos que contém os centros das rodas for superior a 1,34m.

§ 1.º Quando a distância entre os dois planos paralelos que contém os centros das rodas de dois eixos adjacentes, for inferior a um metro e vinte centímetros, a carga transmitida ao pavimento pelos dois eixos, em conjunto, não excederá a dez toneladas.

§ 2.º Quando a distância aludida no parágrafo anterior for superior a dois metros e trinta e nove centímetros, cada eixo isoladamente considerado, poderá transmitir ao pavimento até dez toneladas.

Art. 3.º Os limites da carga estabelecidos no artigo anterior só prevalecem para os eixos que se apoiem no pavimento por meio de, no mínimo, quatro pneumático, da mesma rodagem calçando rodas do mesmo diâmetro.

Parágrafo único. Nos eixos apoiados por meio de dois pneumáticos os limites de carga, fixados no artigo 2.º deste Decreto-lei, ficam reduzidos a metade.

Art. 4.º Nenhuma combinação de veículos poderá ser constituída de mais de duas unidades, incluída a unidade tratora e nem ter peso total superior a quarenta toneladas.

Art. 5.º Conceder-se-á autorização excepcional aos veículos especiais que transportem carga indivisível e que não se enquadrem nas condições estabelecidas nos ar-



regulamentos anteriores, observados os seguintes critérios:

a) cada viagem dependerá de autorização especial, a critério do órgão competente, a ser exarada em requerimento do interessado, o qual especificará obrigatoriamente as características do veículo e da carga, o percurso a ser percorrido e a data do deslocamento inicial.

b) a autorização especial só tem validade para a viagem indicada no requerimento.

c) o veículo ou combinação de veículos deverá representar a quantidade de eixos necessária a melhor distribuição de carga sobre os mesmos.

Parágrafo único. A autorização especial de que trata este artigo não exime o seu beneficiário da obrigatoriedade de ressarcimento do dano ou danos que o veículo vier causar a via pública ou a terceiros.

Art. 6.º Os veículos ou combinações de veículos não podem exceder à capacidade nominal de fabricação, a qual constará do seu registro de licença.

Parágrafo único. Para os efeitos deste artigo, os fabricantes de veículos, de reboques e semi-reboques, fornecerão atestados aos proprietários para apresentação aos órgãos responsáveis pelo licenciamento.

Art. 7.º As sanções estabelecidas neste decreto-lei serão aplicadas pelos órgãos federais, estaduais e municipais, encarregados da fiscalização do trânsito dentro das suas respectivas jurisdições.

Art. 8.º A fiscalização dos limites de carga será feita ao longo das vias públicas, com a utilização de balanças próprias, fixas ou móveis.

Art. 9.º Fica estabelecida a multa de 1/20 (um vinte avos) do maior salário mínimo vigente no país, por 200 (duzentos) quilos de excesso ou fração desse limite.

Art. 10. Sem prejuízo do pagamento da pena pecuniária fixada no artigo anterior, o veículo que transportar excesso de carga superior a 1.000 (mil) quilos, por eixo isolado ou 1.500 (mil e quinhentos) quilos por conjunto de dois eixos em tandem, só poderá prosseguir a viagem após o descarregamento do respectivo excesso.

Art. 11. Nos orçamentos dos órgãos encarregados da execução deste decreto-lei, serão previstas dotações próprias que permitam a cobertura de despesas com a aquisição de equipamento necessário à fiscalização.

Art. 12. Durante os 180 (cento e oitenta) dias que decorrerem a partir da publicação deste decreto-lei, são permitidos em caráter excepcional, os seguintes limites de carga:

a) 11 (onze) toneladas por eixo isolado.

b) 17 (dezessete) toneladas por conjunto de dois eixos em tandem quando for de 1,20m a distância entre os dois planos verticais paralelos que contém os centros das rodas.

c) 18 (dezoito) toneladas por conjunto de dois eixos em tandem quando for superior a 1,34m a distância entre os dois planos verticais paralelos que contém os centros das rodas.

§ 1.º Do 181º dia contado da publicação deste decreto-lei, até o 270º dia, os veículos que trafegarem com excesso de carga, considerados os limites do art. 2.º, estão sujeitos à multa correspondente a 2/5 da estabelecida no art. 9.º

§ 2.º Do 271º dia contado da publicação deste decreto-lei, até o 365º dia, os veículos que trafegarem com excesso de carga, considerados os limites do art. 2.º, estão sujeitos à multa correspondente a 4/5 da estabelecida no art. 9.º

§ 3.º Após o 366.º dia contado da publicação deste decreto-lei, não tolerada qualquer prorrogação, aplicar-se-á, na sua integralidade, a multa de que trata o art. 9.º

Art. 13. Este Decreto-lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 14. Revogam-se as disposições em contrário.

Brasília, 18 de novembro de 1966; 145.º da Independência e 78.º da República. —
H. CASTELLO BRANCO, Juarez Távora.

DECRETO Nº 62.127,
DE 16 DE JANEIRO DE 1968
e posterior modificação
(Decreto n.º 82.925,

de 21 de dezembro de 1978)
Aprova o Regulamento do Código Nacional de Trânsito.

O Presidente da República, usando da atribuição que lhe confere o artigo 83, item II, da Constituição, e tendo em vista o disposto na Lei n.º 5.108, de 21 de setembro de 1966, alterada pelo Decreto-lei n.º 237, de 28 de fevereiro de 1967, decreta:

Art. 1.º Fica aprovado o Regulamento do Código Nacional de Trânsito, que este baixa, assinado pelo Ministro de Estado de Justiça.



Art. 2.º Este Decreto entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Brasília, 16 de janeiro de 1968; 147.º da Independência e 80.º da República. — **A. COSTA E SILVA — Luiz Antônio da Gama e Silva.**

CAPÍTULO I

Das disposições preliminares

Art. 1.º O trânsito de qualquer natureza, nas vias terrestres do Território Nacional abertas à circulação pública, reger-se-á por este Regulamento.

§ 1.º São vias terrestres as ruas, avenidas, logradouros, estradas, caminhos ou passagens de domínio público.

§ 2.º Para os efeitos deste Regulamento, consideram-se vias terrestres as praças abertas ao trânsito.

Art. 82. São fixados os seguintes limites máximos de peso bruto total e peso bruto transmitido por eixo de veículo à superfície das vias públicas:

I — peso bruto total por veículo combinação de veículos: 45 (quarenta e cinco) toneladas;

II — peso bruto por eixo isolado: 10 (dez) toneladas;

III — peso bruto por conjunto de 2 (dois) eixos em tandem, quando a distância entre os 2 (dois) planos verticais que contenham os centros das rodas for superior a 1,20m (um metro e vinte centímetros) e inferior ou igual a 2,40m (dois metros e quarenta centímetros): 17 (dezessete) toneladas;

IV — peso bruto por conjunto de 2 (dois) eixos não em tandem, quando a distância entre os 2 (dois) planos verticais que contenham os centros das rodas for superior a 1,20m (um metro e vinte centímetros) e inferior ou igual a 2,40m (dois metros e quarenta centímetros): 15 (quinze) toneladas.

§ 1.º Considerar-se-ão em tandem dois ou mais eixos, que constituam um conjunto

integral de suspensão, podendo qualquer deles ser ou não motriz.

§ 2.º Quando, em um conjunto de 2 (dois) eixos, a distância entre os 2 (dois) planos verticais paralelos, que contenham os centros das rodas, for superior a 2,40m (dois metros e quarenta centímetros), cada eixo se considerará como se fosse isolado.

§ 3.º Em qualquer par de eixos em tandem, com quatro pneumáticos cada, com o limite legal de dezessete toneladas, a diferença de peso bruto entre os dois eixos não deverá exceder a mil e setecentos quilogramas.

§ 4.º Na fiscalização dos limites fixados neste artigo, levar-se-ão em conta os excessos sobre os eixos ou conjunto de eixos e sobre os pesos brutos totais de cada veículo, de modo que o excesso final reflita somatório de todos eles, para fins de aplicação da multa prevista no parágrafo primeiro do artigo 189.

§ 5.º Os veículos ou combinações de veículos com peso bruto total superior ao fixado no item I poderão obter autorização especial para transitar, desde que não ultrapassem os limites de peso por eixo ou conjunto de eixos, ou o seu equivalente em termos de pressão a ser transmitida ao pavimento e não infringam as condições técnicas das obras de arte rodoviária, constantes do roteiro a ser percorrido.

Art. 83. Os limites máximos de peso bruto por eixo e por conjunto de eixos, estabelecidos no artigo anterior, só prevalecem:

I — se todos os eixos forem dotados de no mínimo 4 (quatro) pneumáticos cada um;

II — se todos os pneumáticos de um mesmo conjunto de eixos forem da mesma rodagem e calçarem rodas do mesmo diâmetro.

Parágrafo único. Nos eixos isolados, dotados de 2 (dois) pneumáticos, o limite máximo de peso bruto por eixo, fixado no item II, do artigo anterior, será reduzido à metade.

*Anexo ao projeto; a redação
fl. em 08.8.85.*



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 2.049-B, de 1983

(Do Sr. Denisar Arneiro)

(2.ª Discussão)

Permite a tolerância de 5% na pesagem de carga em veículos de transporte.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1.º Fica permitida tolerância máxima de 5% (cinco por cento) sobre os limites de peso bruto total e peso bruto transmitido por eixo de veículos à superfície das vias públicas.

Art. 2.º Somente poderá haver autuação, por ocasião da pesagem do veículo nas balanças rodoviárias, quando o veículo ultrapassar os limites fixados nesta lei.

Art. 3.º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 4.º Revogam-se as disposições em contrário.

Justificação

A necessidade de economizar combustível e reduzir os custos operacionais no transporte reascendeu antiga discussão entre transportadores e fabricantes de veículos com as autoridades do transporte rodoviário de carga. Os transportadores e fabricantes de veículos defendem que os atuais limites de peso por eixo, estabelecidos em 1966, quando o mundo sequer sonhava com a crise do petróleo, não são adequados para os dias de hoje.

Os limites federais de carga por eixo e peso bruto total dos ônibus e caminhões foram estabelecidos no Brasil pelo Decreto-

lei n.º 49, de 18 de novembro de 1966, que fixou os seguintes parâmetros:

— 40 toneladas por veículo ou combinação de veículos;

— 5 toneladas por eixo simples de 2 pneumáticos;

— 10 toneladas por eixo simples de 4 pneumáticos;

— 17 toneladas por conjunto de 2 eixos em tandem (conjunto integral de suspensão) com 4 pneumáticos por eixo, todos da mesma rodagem, quando a distância entre os dois planos verticais que contenham os centros das rodas for superior a 1,20m e inferior a 2,40m;

— 25,5 toneladas por conjuntos de 3 eixos, todos da mesma rodagem, quando a distância entre os planos verticais que contenham os centros das rodas for superior a 1,20m e inferior a 2,40m;

— 22 toneladas por conjunto de 3 eixos em tandem, sendo 2 eixos com 4 pneumáticos cada e um autodirecional, de 2 pneumáticos, todos da mesma rodagem, quando a distância entre os planos verticais que contenham os centros das rodas for superior a 1,20m e inferior a 2,40m;

— nenhum veículo pode trafegar com carga por eixo ou peso bruto total superior às especificações de fábrica;

— consideram-se como isolados todos os eixos cujas distâncias forem superior a 2,40m;



Qualquer veículo poderá ter mais de duas unidades ou uma articulação.

Conhecido até hoje, como "lei da balança", esse decreto previa multas de 5% do maior salário mínimo vigente no País sobre cada 200 kg de excesso de carga. Veículos com mais de 1.500 kg de excesso por PBT (peso bruto total) ou mais de 1.000 kg e excesso por eixo não podem seguir viagem.

A "lei da balança" começou a ser aplicada por volta de 1968 e sua introdução se fez com uma tolerância de 10%, permitindo-se, por exemplo, colocar 11 toneladas num eixo simples.

A tolerância logo acabou, permanecendo entretanto, a lei, apesar da crise do petróleo em 1973 e do lançamento de caminhões cada vez mais potentes, permaneceu praticamente intocada nestes últimos dezesseis anos.

Durante todo esse tempo, transformou-se cada vez mais, num poderoso estimulante da corrupção, e em intolerável ônus para a já combalida economia das transportadoras e dos autônomos.

Poucas, precárias e mal instaladas, as tradicionais balanças mecânicas não se mostraram capazes de controlar o tráfego dos veículos fora da lei.

A confiabilidade de tais balanças é altamente discutível, a ponto de órgãos fiscalizadores como o DERSA, de São Paulo, admitirem tolerâncias de até 5% nas pesagens.

Não é de estranhar, portanto, que quando o caminhão passa por um posto de fiscalização, o resultado da pesagem, dificilmente, coincide com o posto anterior, nem com o do seguinte. As diferenças, na maioria das vezes, não são nada desprezíveis, indo desde centenas de quilos até algumas toneladas.

Além de multiplicar os "desvios" para fugir das balanças, a arcaica lei de 1966 deu origem a situações curiosas. Por estranhos motivos os caminhões de transportadoras e empresas de carga própria são sistematicamente autuados, enquanto muitos carreteiros, mesmo transportando cargas acima das permitidas, costumam passar incólumes pelos postos. Esta estranha imunidade, certamente, é a melhor explicação para os planos do DNER de construir 45 praças de pesagem eletrônica, estrategicamente localizadas.

O sistema concebido pelo DNER, com tecnologia da Siemens alemã, é constituído por duas plataformas de pesagens, ambas di-

nâmicas. A primeira, seletiva, pode verificar a existência ou não de sobrecarga a 60 km/hora, dentro da precisão exigida pela lei, que é de 5%. Já a segunda é uma balança de grande precisão, que atua a 10 km/hora. Em cada posto de pesagem, haverá um cérebro eletrônico, convenientemente alimentado, para emitir as multas, sem interferência do elemento humano. Ressaltamos que, caso na primeira balança seja constatado que o peso por eixo, não excedeu até o limite máximo de 5%, o caminhão retornará à rodovia sem que seja necessária a pesagem na segunda balança.

A operação experimental, dois anos atrás, da primeira destas balanças, em Cascavel — PR, comprovou, mais uma vez, que a prática da sobrecarga é generalizada. Cerca de 70% dos caminhões trafegam sobrecarregados. No caso dos ônibus, cerca de 50% mostravam excesso no eixo dianteiro. Vários fatores explicam má situação. Em primeiro lugar, o limite de 5 toneladas é do tempo da direção mecânica, quando ainda não existiam ônibus mais pesados. Hoje, os eixos da Scania ou da Volvo, por exemplo, são especificados para 6,5 toneladas, como levam mais passageiros por viagem, reduzem o desgaste do pavimento. Em segundo lugar, o próprio governo elevou de 12 para 13,20 m o comprimento dos ônibus, tornando-os mais pesados. E, finalmente, há o transporte de cargas (encomendas) nos ônibus, sendo que os coletivos de hoje, têm bagageiros com até 12 m de capacidade.

Para amenizar a situação, o governo dispôs os ônibus da pesagem. A solução definitiva, no entanto, seria ou a colocação de um terceiro eixo (como fez, por exemplo, a Itapemirim), ou a elevação do limite para 6,5 toneladas. Caso contrário, o ônibus Padron ou Trólebus, ambos aprovados pelo governo, estarão fora da lei, pois pesam, lotados, entre 16 e 17 toneladas.

Se por um lado o problema dos ônibus foi contornado, enquanto isso os caminhões continuam sendo multados por excesso de até 100 quilos.

A justa distribuição de carga entre os eixos não é só problema dos ônibus. O difícil é ficar dentro dos pesos por eixo. Quase sempre, o que falta de um lado, acaba sobrando de outro. Até mesmo o desnivelamento do veículo pode influir nesta distribuição de pesos.

Uma realidade que não se pode ignorar é a multiplicação das multas por excesso de peso em sucessivas balanças por onde vai passando o veículo. Se a fiscalização da



primeira balança autorizou o prosseguimento da viagem, como podem as autoridades das balanças seguintes aplicarem novas multas? Mesmo o transportador comprovando que na balança anterior não foi encontrado excesso de peso, não impede que a multa seja registrada na balança seguinte.

Muitas vezes, as notificações de tais infrações são entregues com enormes atrasos, já sujeitas a acréscimos (juros e correção), e quase sempre apresentam deficiência de informações, impedindo uma defesa adequada, defesa, sujeita ao pagamento prévio da multa.

Quanto à devolução posterior — se houver — nada garante a correção do pagamento indevidamente retido — a não ser por força de outra ação.

Portanto, Senhores Deputados, nada mais justo que assegurarmos ao transportador rodoviário de carga, em especial ao transportador profissional, empresa e carreteiro, uma tolerância de 5% nos limites de carga por eixo e peso bruto total, menos portanto do que é permitido para os ônibus. No momento em que o transportador rodoviário de carga é penalizado com os constantes aumentos dos seus custos operacionais e em especial do alto preço do diesel, imposto único sobre combustíveis, pedágio, taxa rodoviária única, imposto sobre transporte rodoviário e tantas outras taxas, a aprovação deste projeto seria o mínimo que poderíamos fazer.

Sala das Sessões, 30 de agosto de 1983. —
Denisar Arneiro.

LEGISLAÇÃO CITADA

Decreto-lei n.º 49, de 18 de novembro de 1966;

Decreto n.º 62.127, de 16 de janeiro de 1968, aprova o Regulamento do Código Nacional de Trânsito;

Decreto n.º 82.925, de 21 de dezembro de 1978, modifica Decreto n.º 62.127.

Anexo

Reportagem Revista BR n.º 202:

— O peso insuportável das multas
— qualquer mudança é inviável

LEGISLAÇÃO CITADA, ANEXADA PELA COORDENAÇÃO DAS COMISSÕES PERMANENTES

DECRETO-LEI N.º 49,
DE 18 DE NOVEMBRO DE 1966

Regula o limite máximo de carga por eixo para o tráfego nas vias públicas de

veículos ou combinações de veículos e outras providências.

O Presidente da República, no uso das atribuições que lhe são conferidas pelo parágrafo único do art. 31 do Ato Institucional n.º 2, de 27 de outubro de 1965,

Considerando a necessidade de evitar a deterioração prematura da rede rodoviária nacional causado pelo excesso de peso de veículos; e

Considerando a inexistência de legislação adequada no sentido de regular os pesos máximos para os veículos que trafegarem nas vias públicas do território nacional,

resolve baixar o seguinte Decreto-lei:

Art. 1.º O tráfego, nas vias públicas, de veículos ou combinações de veículos só é permitido dentro das condições e critérios estabelecidos neste Decreto-lei.

Art. 2.º São fixados os seguintes limites de carga por eixo:

a) 10 (dez) toneladas por eixo isolado.

b) 16 (dezesseis) toneladas por conjunto de dois eixos em tandem, quando for de 1,20m a 1,34m a distância entre os dois planos verticais paralelos que contém os centros das rodas.

c) 17 (dezessete) toneladas por conjunto de dois eixos em tandem, quando a distância entre os dois planos verticais paralelos que contém os centros das rodas for superior a 1,34m.

§ 1.º Quando a distância entre os dois planos paralelos que contém os centros das rodas de dois eixos adjacentes, for inferior a um metro e vinte centímetros, a carga transmitida ao pavimento pelos dois eixos, em conjunto, não excederá a dez toneladas.

§ 2.º Quando a distância aludida no parágrafo anterior for superior a dois metros e trinta e nove centímetros, cada eixo isoladamente considerado, poderá transmitir ao pavimento até dez toneladas.

Art. 3.º Os limites da carga estabelecidos no artigo anterior só prevalecem para os eixos que se apoiem no pavimento por meio de, no mínimo, quatro pneumático da mesma rodagem calcando rodas do mesmo diâmetro.

Parágrafo único. Nos eixos apoiados por meio de dois pneumáticos os limites de carga, fixados no artigo 2.º deste Decreto-lei, ficam reduzidos a metade.

Art. 4.º Nenhuma combinação de veículos poderá ser constituída de mais de duas unidades, incluída a unidade tratora e nem



ter peso total superior a quarenta toneladas.

Art. 5.º Conceder-se-á autorização excepcional aos veículos especiais que transportem carga indivisível e que não se enquadrem nas condições estabelecidas nos artigos anteriores, observados os seguintes critérios:

a) cada viagem dependerá de autorização especial, a critério do órgão competente, a ser exarada em requerimento do interessado, o qual especificará obrigatoriamente as características do veículo e da carga, o percurso a ser percorrido e a data do deslocamento inicial.

b) a autorização especial só tem validade para a viagem indicada no requerimento.

c) o veículo ou combinação de veículos deverá representar a quantidade de eixos necessária a melhor distribuição de carga sobre os mesmos.

Parágrafo único. A autorização especial de que trata este artigo não exime o seu beneficiário da obrigatoriedade de ressarcimento do dano ou danos que o veículo vier causar a via pública ou a terceiros.

Art. 6.º Os veículos ou combinações de veículos não podem exceder à capacidade nominal de fabricação, a qual constará do seu registro de licença.

Parágrafo único. Para os efeitos deste artigo, os fabricantes de veículos, de reboques e semi-reboques, fornecerão atestados aos proprietários para apresentação aos órgãos responsáveis pelo licenciamento.

Art. 7.º As sanções estabelecidas neste decreto-lei serão aplicadas pelos órgãos federais, estaduais e municipais, encarregados da fiscalização do trânsito dentro das suas respectivas jurisdições.

Art. 8.º A fiscalização dos limites de carga será feita ao longo das vias públicas, com a utilização de balanças próprias, fixas ou móveis.

Art. 9.º Fica estabelecida a multa de 1/20 (um vinte avos) do maior salário mínimo vigente no país, por 200 (duzentos) quilos de excesso ou fração desse limite.

Art. 10. Sem prejuízo do pagamento da pena pecuniária fixada no artigo anterior, o veículo que transportar excesso de carga superior a 1.000 (mil) quilos, por eixo isolado ou 1.500 (mil e quinhentos) quilos por conjunto de dois eixos em tandem, só poderá prosseguir a viagem após o descarregamento do respectivo excesso.

Art. 11. Nos orçamentos dos órgãos encarregados da execução deste decreto-lei,

serão previstas dotações próprias que permitam a cobertura de despesas com a aquisição de equipamento necessário à fiscalização.

Art. 12. Durante os 180 (cento e oitenta) dias que decorrerem a partir da publicação deste decreto-lei, são permitidos, em caráter excepcional, os seguintes limites de carga:

a) 11 (onze) toneladas por eixo isolado.

b) 17 (dezessete) toneladas por conjunto de dois eixos em tandem quando for de 1,20m a distância entre os dois planos verticais paralelos que contém os centros das rodas.

c) 18 (dezoito) toneladas por conjunto de dois eixos em tandem quando for superior a 1,34m a distância entre os dois planos verticais paralelos que contém os centros das rodas.

§ 1.º Do 181.º dia contado da publicação deste decreto-lei, até o 270.º dia, os veículos que trafegarem com excesso de carga, considerados os limites do art. 2.º, estão sujeitos à multa correspondente a 2/5 da estabelecida no art. 9.º

§ 2.º Do 271.º dia contado da publicação deste decreto-lei, até o 365.º dia, os veículos que trafegarem com excesso de carga, considerados os limites do art. 2.º, estão sujeitos a multa correspondente a 4/5 da estabelecida no art. 9.º

§ 3.º Após o 366.º dia contado da publicação deste decreto-lei, não tolerada qualquer prorrogação, aplicar-se-á, na sua integralidade, a multa de que trata o art. 9.º

Art. 13. Este Decreto-lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 14. Revogam-se as disposições em contrário.

Brasília, 18 de novembro de 1966; 145.º da Independência e 78.º da República. —
H. CASTELLO BRANCO, Juarez Távora.

DECRETO N.º 62.127,
DE 16 DE JANEIRO DE 1968

e posterior modificação
(Decreto n.º 82.925,

de 21 de dezembro de 1978)

Aprova o Regulamento do Código Nacional de Trânsito.

O Presidente da República, usando da atribuição que lhe confere o artigo 83, item II, da Constituição, e tendo em vista o disposto na Lei n.º 5.108, de 21 de setembro de



1966, alterada pelo Decreto-lei n.º 237, de 28 de fevereiro de 1967, decreta:

Art. 1.º Fica aprovado o Regulamento do Código Nacional de Trânsito, que este baixa, assinado pelo Ministro de Estado de Justiça.

Art. 2.º Este Decreto entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Brasília, 16 de janeiro de 1968; 147.º da Independência e 80.º da República. — A. COSTA E SILVA — Luiz Antônio da Gama e Silva.

CAPÍTULO I

Das disposições preliminares

Art. 1.º O trânsito de qualquer natureza, nas vias terrestres do Território Nacional abertas à circulação pública, reger-se-á por este Regulamento.

§ 1.º São vias terrestres as ruas, avenidas, logradouros, estradas, caminhos ou passagens de domínio público.

§ 2.º Para os efeitos deste Regulamento, consideram-se vias terrestres as praias abertas ao trânsito.

Art. 82. São fixados os seguintes limites máximos de peso bruto total e peso bruto transmitido por eixo de veículo à superfície das vias públicas:

I — peso bruto total por veículo combinação de veículos: 45 (quarenta e cinco) toneladas;

II — peso bruto por eixo isolado: 10 (dez) toneladas;

III — peso bruto por conjunto de 2 (dois) eixos em tandem, quando a distância entre os 2 (dois) planos verticais que contenham os centros das rodas for superior a 1,20m (um metro e vinte centímetros) e inferior ou igual a 2,40m (dois metros e quarenta centímetros): 17 (dezessete) toneladas;

IV — peso bruto por conjunto de 2 (dois) eixos não em tandem, quando a distância entre os 2 (dois) planos verticais que contenham os centros das rodas for superior a 1,20m (um metro e vinte centímetros) e in-

ferior ou igual a 2,40m (dois metros e quarenta centímetros): 15 (quinze) toneladas.

§ 1.º Considerar-se-ão em tandem dois ou mais eixos, que constituam um conjunto integral de suspensão, podendo qualquer deles ser ou não motriz.

§ 2.º Quando, em um conjunto de 2 (dois) eixos, a distância entre os 2 (dois) planos verticais paralelos, que contenham os centros das rodas, for superior a 2,40m (dois metros e quarenta centímetros), cada eixo se considerará como se fosse isolado.

§ 3.º Em qualquer par de eixos em tandem, com quatro pneumáticos cada, com o limite legal de dezessete toneladas, a diferença de peso bruto entre os dois eixos não deverá exceder a mil e setecentos quilogramas.

§ 4.º Na fiscalização dos limites fixados neste artigo, levar-se-ão em conta os excessos sobre os eixos ou conjunto de eixos e sobre os pesos brutos totais de cada veículo, de modo que o excesso final reflita somatório de todos eles, para fins de aplicação da multa prevista no parágrafo primeiro do artigo 189.

§ 5.º Os veículos ou combinações de veículos com peso bruto total superior ao fixado no item I poderão obter autorização especial para transitar, desde que não ultrapassem os limites de peso por eixo ou conjunto de eixos, ou o seu equivalente em termos de pressão a ser transmitida ao pavimento, e não infrinjam as condições técnicas das obras de arte rodoviária, constantes do roteiro a ser percorrido.

Art. 83. Os limites máximos de peso bruto por eixo e por conjunto de eixos, estabelecidos no artigo anterior, só prevalecem:

I — se todos os eixos forem dotados de no mínimo 4 (quatro) pneumáticos cada um;

II — se todos os pneumáticos de um mesmo conjunto de eixos forem da mesma rotação e calçarem rodas do mesmo diâmetro.

Parágrafo único. Nos eixos isolados, dotados de 2 (dois) pneumáticos, o limite máximo de peso bruto por eixo, fixado no item II, do artigo anterior, será reduzido à metade.



CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE REDAÇÃO

PROJETO DE LEI nº 2.049-B, de 1983

REDAÇÃO FINAL DO PROJETO DE LEI nº 2.049-C, de 1983



Anla Em 15.8.85.
(34)

Permite a tolerância de 5% (cinco por cento) na pesagem de carga em veículos de transporte.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º - Fica permitida a tolerância máxima de 5% (cinco por cento) sobre os limites de peso bruto total e peso bruto transmitido por eixo de veículos à superfície das vias públicas.

Art. 2º - Somente poderá haver autuação, por ocasião da pesagem do veículo nas balanças rodoviárias, quando o veículo ultrapassar os limites fixados nesta lei.

Art. 3º - Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 4º - Revogam-se as disposições em contrário.
COMISSÃO DE REDAÇÃO, 15 de agosto de 1985.

[Assinatura]
Presidente

[Assinatura]
Relator

[Assinaturas adicionais]



Brasília, 19 de agosto de 1985.

Nº 365

Encaminha Projeto de Lei
nº 2.049-C, de 1983.

Senhor Secretário,

Tenho a honra de enviar a Vossa Excelência, a fim de ser submetido à consideração do Senado Federal, o Projeto de Lei nº 2.049-C, de 1983, da Câmara dos Deputados, que "permite a tolerância de 5% (cinco por cento) na pesagem de carga em veículos de transporte".

Aproveito a oportunidade para renovar a Vossa Excelência os protestos da minha alta estima e a mais distinta consideração.

HAROLDO SANFORD
Primeiro Secretário

A Sua Excelência o Senhor
Senador ENÉAS FARIA
DD. Primeiro Secretário do Senado Federal
N E S T A

jb/.

E M E N T A

Permite a tolerância de 5% na pesagem de carga em veículos de transporte.

DENISAR ARNEIRO

PIABO RJ

A N D A M E N T O

Sancionado ou promulgado

Publicado no Diário Oficial de

Vetado

Razões do veto-publicadas no

30.08.83

PLENÁRIO

Fala o autor, apresentando o projeto.

DCN 31.08.83, pag. 3295, col 02.

MESA

Despacho: Às Comissões de Constituição e Justiça, de Ciência e Tecnologia e de Transportes.

12.09.83

PLENÁRIO

É lido e vai a imprimir.

DCN 13.09.83, pág. 3899, col. 01.

10.10.83

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA

Distribuído ao relator, Dep. MÁRIO ASSAD.

DCN 15.10.83, pág. 10980, col. 02

10.11.83

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA

Aprovado unanimemente parecer do relator, Dep. MÁRIO ASSAD, pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa.

DCN 19.11.83, pag. 12924, col. 02.

28.11.83

COMISSÃO DE CIÊNCIA E TECNOLOGIA

Distribuído ao relator, Dep. ANTÔNIO FLORÊNCIO.

DCN 02.12.83, pág. 14300, col. 03.

VIDE VERSO...



COMISSÃO DE CIÊNCIA E TECNOLOGIA

16.05.84 Aprovado unanimemente parecer contrário do relator, Dep. ANTÔNIO FLORÊNCIO.
DCN 16.06.84, pág. 5930, col. 02

COMISSÃO DE TRANSPORTES

06.06.84 Distribuído ao relator, Dep. RAUL BERNARDO.
DCN 09.06.84, pág. 5468, col. 01.

COMISSÃO DE TRANSPORTES

16.08.84 Aprovado unanimemente parecer favorável do relator, Dep. RAUL BERNARDO.
DCN 15.09.84, pág. 9989, col. 03.

PRONTO PARA A ORDEM DO DIA

25.09.84 É lido e vai a imprimir, tendo pareceres: da Comissão de Constituição e Justiça, pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa; da Comissão de Ciência e Tecnologia, pela rejeição; e, da Comissão de Transportes, pela aprovação.
(PL. 2.049-A/83)
DCN 26.09.84, pág. 10737, col. 02

PLENÁRIO

13.03.85 Fala o autor, para uma comunicação.
DCN 14.03.85, pág. 0991, col. 01.

PLENÁRIO

02.05.85 Aprovado requerimento do Dep. Darcy Passos, líder do PMDB, solicitando preferência para a votação deste projeto, constante do item 191 da Ordem do Dia.
O Sr. Presidente anuncia a Primeira Discussão.
Encerrada a discussão.
Em votação o projeto: APROVADO.
PASSA À SEGUNDA DISCUSSÃO.
DCN 03.05.85, pag. 3841, col 02.



ANDAMENTO

PRONTO PARA A ORDEM DO DIA

07.05.85 É lido e vai a imprimir, A REDAÇÃO PARA SEGUNDA DISCUSSÃO:
(PL. 2.049-B/83)

DCN 08.05.85, pág. 3977, col. 02

PLENÁRIO

01.08.85 O Sr. Presidente anuncia a Segunda Discussão.
Encerrada a discussão.
Adiada a votação por FALTA DE QUORUM.

DCN

PLENÁRIO

08.08.85 O Sr. Presidente anuncia a Votação em Segunda Discussão.
Em votação o projeto: PMDB=SIM; PDS=NAO; PFL=SIM; PDT=SIM; PTB=SIM; PT=SIM - APROVADO.
Vai à Redação Final.

DCN

COMISSÃO DE REDAÇÃO

15.08.85 Aprovada unanimemente a Redação Final oferecida pelo relator, Dep. DILSON FANCHIN.

DCN

PLENÁRIO

15.08.85 Aprovada a Redação Final.
Vai ao Senado Federal.
(PL. 2.049-C/83).

DCN

19.08.85 AO SENADO FEDERAL, PELO OF. 365



CÂMARA DOS DEPUTADOS

- R. 1111 1917 021871

COORDENADORIA DE DOCUMENTAÇÃO

pm/ Nº 638

Em 08 de novembro de 1985



Senhor Primeiro Secretário,

Tenho a honra de comunicar a Vossa Excelência que, aprovado, sem alterações, pelo Senado Federal, em revisão, foi encaminhado ao Excelentíssimo Senhor Presidente da República, para os fins constantes do art. 58, § 1º, da Constituição Federal, o Projeto de Lei (nº 2.049-C, de 1983, na Câmara dos Deputados, e 91, de 1985, no Senado) que "permite a tolerância de 5% (cinco por cento) na pesagem de carga em veículos de transporte".

Aproveito a oportunidade para renovar a Vossa Excelência os protestos de minha perfeita estima e mais distinta consideração.

SENADORA EUNICE MICHILES
Primeiro Secretário, em exercício

PRIMEIRA SECRETARIA

Em 11/11/85. Ao Senhor Secretário-Geral da Mesa.

Deputado HAROLDO SANFORD
Primeiro Secretário

A Sua Excelência o Senhor Deputado HAROLDO SANFORD
DD. Primeiro Secretário da Câmara dos Deputados

CAA

Arquive-se. Em 11.11.85.
Tanto off m. de Obren
Sec. Jenc da mon.

DECRETO-LEI Nº 47 — DE 18 DE
NOVEMBRO DE 1966

Dispõe sobre a aplicação e qualificação das penalidades pelas infrações às normas e resoluções de competência do Instituto Brasileiro do Café e dá outras providências.

O Presidente da República, no uso das atribuições que lhe são conferidas pelo Artigo 31, Parágrafo único, do Ato Institucional nº 2, de 27 de outubro de 1965, e

Considerando a necessidade imperiosa de melhor reprimir a generalidade de infrações às normas e resoluções que disciplinam o abastecimento do consumo interno, o trânsito, a comercialização interna e a exportação do café e outros aspectos atinentes às atribuições do Instituto Brasileiro do Café;

Considerando que vem ocorrendo, com frequência, a prática dolosa do encaminhamento, para comercialização de cafés de baixa qualidade no objetivo de induzir em erro os estabelecimentos de crédito da rede oficial e privada, fraudando-se, dessa forma, as garantias dos financiamentos e lesando-se terceiros de boa fé;

Considerando, ainda, ser de relevante e inadiável importância fixar penalidades que melhor correspondam à natureza das transgressões como também definir o comportamento doloso, tudo com vistas aos danos trazidos ao mercado, à política de crédito, além de outras perturbações decorrentes de atividades ilícitas, resolve baixar o seguinte Decreto-lei:

Art. 1º Fica o Instituto Brasileiro do Café (IBC) autorizado a estabelecer penalidades para as infrações às normas que disciplinarem o abastecimento do consumo interno, o trânsito, a comercialização interna e a exportação de café.

§ 1º Quando as penalidades forem representadas por multa em moeda corrente, não poderão elas exceder ao limite do maior salário-mínimo vigente no País, por saca de café objeto da infração.

§ 2º Nos demais casos, as penalidades consistirão em advertência, apreensão do café objeto da infração,

sustação temporária ou definitiva, parcial ou total, da entrega de quotas de café, suspensão e cassação definitiva da atividade da empresa, como exportadora de café.

Art. 2º Fica equiparado ao crime de estelionato despachar por ferrovia, rodovia ou fazer transitar, por qualquer meio, cafés de comercialização proibida de acordo com as normas e resoluções baixadas pelo IBC, sujeito aquele que o fizer às penas previstas nos artigos 171 e seguintes do Código Penal.

§ 1º Incorre nas mesmas penas aquele que negociar por endosso ou a qualquer título como portador do respectivo documento representativo, os cafés a que se refere o presente artigo, bem como aquele que os der em garantia para o levantamento antecipado de numerário em função do suposto valor do produto.

§ 2º Excetuam-se da hipótese prevista neste artigo os cafés encaminhados, dentro do mesmo município produtor, às usinas de beneficiamento e padronização ou para fins de industrialização.

§ 3º O encaminhamento de café para os fins referidos no parágrafo anterior para município outro que não o de origem dependerá sempre de prévia e expressa autorização do IBC.

Art. 3º A aplicação das penalidades de que trata o presente decreto-lei estará condicionada à apuração da infração através de medidas de ordem administrativa e cujo processo deverá estar disciplinado nas respectivas normas e resoluções expedidas pelo IBC.

Art. 4º A qualificação do ilícito penal, tal como configurado no presente decreto-lei e a aplicação das penas que dele decorrem, não ilidem nem prejudicam as sanções de caráter administrativo, a que estarão sujeitos os infratores, inclusive as multas estabelecidas pelo IBC.

Parágrafo único. As multas a que se refere este decreto-lei constituirão renda eventual do IBC, após o processamento previsto para as respectivas infrações, sendo cobráveis através de executivo fiscal caso não liquidadas administrativamente.

Art. 5º Sem prejuízo do auxílio e cooperação que possam ser prestados ao IBC por qualquer entidade federal



ou estadual no combate e repressão ao contrabando e descaminho, todo e qualquer café apreendido deverá ser, imediatamente, entregue a guarda da mesma Autarquia, a quem incumbe a instauração do competente processo administrativo, independentemente das sanções penais cabíveis a serem aplicadas por quem de direito.

Art. 6º Este decreto-lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Brasília, 18 de novembro de 1966; 145º da Independência e 78º da República.

H. CASTELLO BRANCO
Otávio Bulhões
Paulo Egydio Martins
Roberto Campos

DECRETO-LEI Nº 48 — DE 18 DE
NOVEMBRO DE 1966

Dispõe sobre a intervenção e a liquidação extrajudicial de instituições financeiras e dá outras providências.

O Presidente da República, usando da atribuição que lhe é conferida pelo artigo 2º do Ato Complementar nº 1, de 20 de outubro de 1965, decreta:

Art. 1º As instituições financeiras estão sujeitas a:

I — intervenção, efetuada pelo Banco Central da República do Brasil, nos casos em que se verificarem anormalidades na condução dos negócios sociais, inclusive por culpa ou responsabilidade dos dirigentes do estabelecimento, e

II — liquidação extrajudicial, decretada pelo Banco Central da República do Brasil, em razão de ocorrências que comprometam a situação econômica ou financeira do estabelecimento, especialmente quando deixar a instituição de satisfazer, com pontualidade, seus compromissos.

§ 1º A intervenção e a liquidação extrajudicial determinam a perda de mandato dos administradores e dos membros do Conselho Fiscal da entidade, os quais responderão, em qualquer tempo, pelos atos que tiverem praticado ou omissões em que tiverem incorrido.

§ 2º A intervenção e a liquidação extrajudicial, conduzidas respectivamente por interventor ou liquidante nomeados pelo Banco Central da República do Brasil, com plenos poderes de gestão, processar-se-ão em regime especial e na forma de regulamentação a ser baixado pelo Executivo.

Art. 2º Nas liquidações extrajudiciais, o Banco Central da República do Brasil poderá, a qualquer momento, determinar ao liquidante a venda de bens patrimoniais, de crédito e de quaisquer títulos ou valores pertencentes ao estabelecimento bancário liquidando ou a este transferidos, para apuração de recursos visando a acelerar a conclusão das liquidações.

Art. 3º Fica revogado o § 2º do artigo 29 da Lei nº 4.595, de 31 de dezembro de 1964.

Art. 4º Este Decreto-Lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Brasília, 18 de novembro de 1966; 145º da Independência e 78º da República.

H. CASTELLO BRANCO
Otávio Bulhões

DECRETO-LEI Nº 49 — DE 18 DE
NOVEMBRO DE 1966

Regula o limite máximo de carga por eixo para o tráfego nas vias públicas de veículos ou combinações de veículos e dá outras providências.

O Presidente da República, no uso das atribuições que lhe são conferidas pelo parágrafo único do art. 31 do Ato Institucional nº 2, de 27 de outubro de 1965,

Considerando a necessidade de evitar a deterioração prematura da rede rodoviária nacional causado pelo excesso de peso de veículos; e

Considerando a inexistência de legislação adequada no sentido de regular os pesos máximos para os veículos que trafegarem nas vias públicas do território nacional, resolve baixar o seguinte Decreto-Lei:

Art. 1º O tráfego, nas vias públicas, de veículos ou combinações de veí-



culos só é permitido dentro das condições e critérios estabelecidos neste Decreto-lei.

Art. 2º São fixados os seguintes limites de carga por eixo:

a) 10 (dez) toneladas por eixo isolado.

b) 16 (dezesseis) toneladas por conjunto de dois eixos em tandem, quando for de 1,20m a 1,34m a distância entre os dois planos verticais paralelos que contém os centros das rodas.

c) 17 (dezessete) toneladas por conjunto de dois eixos em tandem, quando a distância entre os dois planos verticais paralelos que contém os centros das rodas for superior a 1,34m.

§ 1º Quando a distância entre os dois planos paralelos que contém os centros das rodas de dois eixos adjacentes, for inferior a um metro e vinte centímetros, a carga transmitida ao pavimento pelos dois eixos, em conjunto, não excederá a dez toneladas.

§ 2º Quando a distância aludida no parágrafo anterior for superior a dois metros e trinta e nove centímetros, cada eixo, isoladamente considerado, poderá transmitir ao pavimento até dez toneladas.

Art. 3º Os limites de carga estabelecidos no artigo anterior só prevalecem para os eixos que se apoiem no pavimento por meio de, no mínimo, quatro pneumáticos, da mesma rodagem calçando rodas do mesmo diâmetro.

Parágrafo único. Nos eixos apoiados por meio de dois pneumáticos os limites de carga, fixados no artigo 2º deste Decreto-lei, ficam reduzidos à metade.

Art. 4º Nenhuma combinação de veículos poderá ser constituída de mais de duas unidades, incluída a unidade tratora e nem ter peso total superior a quarenta toneladas.

Art. 5º Conceder-se-á autorização excepcional aos veículos especiais que transportem carga indivisível e que não se enquadrem nas condições estabelecidas nos artigos anteriores, observados os seguintes critérios:

a) cada viagem dependerá de autorização especial, a critério do órgão competente, a ser exarada em requerimento do interessado, o qual especificará obrigatoriamente as características do veículo e da carga, o percurso a ser percorrido e a data do deslocamento inicial.

b) a autorização especial só tem validade para a viagem indicada no requerimento.

c) o veículo ou combinação de veículos deverá representar a quantidade de eixos necessária à melhor distribuição de carga sobre os mesmos.

Parágrafo único. A autorização especial de que trata este artigo não exime o seu beneficiário da obrigatoriedade de ressarcimento do dano ou danos que o veículo vier causar à via pública ou a terceiros.

Art. 6º Os veículos ou combinações de veículos não podem exceder à capacidade nominal de fabricação, a qual constará do seu registro de licença.

Parágrafo único. Para os efeitos deste artigo, os fabricantes de veículos, de reboques e semi-reboques, fornecerão atestados aos proprietários para apresentação aos órgãos responsáveis pelo licenciamento.

Art. 7º As sanções estabelecidas neste decreto-lei serão aplicadas pelos órgãos federais, estaduais e municipais, encarregados da fiscalização do trânsito dentro das suas respectivas jurisdições.

Art. 8º A fiscalização dos limites de carga será feita ao longo das vias públicas, com a utilização de balanças próprias, fixas ou móveis.

Art. 9º Fica estabelecida a multa de 1/20 (um vinte avos) do maior salário-mínimo vigente no país, por 200 (duzentos) quilos de excesso ou fração desse limite.

Art. 10. Sem prejuízo do pagamento da pena pecuniária fixada no artigo anterior, o veículo que transportar excesso de carga superior a 1.000 (mil) quilos, por eixo isolado ou 1.500 (mil e quinhentos) quilos por conjunto de dois eixos em tandem, só poderá prosseguir a viagem

DECRETO-LEI Nº 50 — DE 18 DE NOVEMBRO DE 1966

Altera a alínea a do art. 1º da Lei nº 4.858, de 26 de novembro de 1965.

O Presidente da República no uso das atribuições que lhe são conferidas pelo parágrafo único do art. 31 do Ato Institucional nº 2, de 27 de outubro de 1965, decreta:

Art. 1º A alínea a do art. 1º da Lei nº 4.858, de 26 de novembro de 1965, passa a ter a seguinte redação:

"a) propor ao Ministro da Viação e Obras Públicas, ouvido o Conselho Nacional de Política Salarial, a fixação das tarifas e salários de remuneração da mão de obra dos estivadores e dos trabalhadores em estiva de minério, dos conferentes e consertadores de carga e descarga, dos vigias portuários e demais categorias de trabalhadores empregados nas operações de carga e descarga, sejam marítimas, fluviais ou lacustres."

Art. 2º Este Decreto-Lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Brasília, 18 de novembro de 1966; 145º da Independência e 78º da República.

H. CASTELLO BRANCO
Juarez Távora

DECRETO-LEI Nº 51 — DE 18 DE NOVEMBRO DE 1966

Inclui mais uma alínea no art. 3º da Lei nº 4.563, de 11 de dezembro de 1964, que institui o Conselho Nacional de Transporte com a redação dada pelo art. 1º da Lei nº 4.808, de 25 de outubro de 1965.

O Presidente da República, no uso das atribuições que lhe são conferidas pelo parágrafo único do art. 31 do Ato Institucional nº 2, de 27 de outubro de 1965, resolve baixar o seguinte Decreto-Lei:

Art. 1º Fica acrescentada no art. 3º da Lei nº 4.563, de 11 de dezembro de 1964, com a redação dada pelo art. 1º da Lei nº 4.808, de 25 de outubro de 1965, a seguinte alínea:

p) um representante das empresas de transporte ferroviário do

após o descarregamento do respectivo excesso.

Art. 11. Nos orçamentos dos órgãos encarregados da execução deste decreto-lei, serão previstas dotações próprias que permitam a cobertura de despesas com a aquisição de equipamento necessário à fiscalização.

Art. 12. Durante os 180 (cento e oitenta) dias que decorrerem a partir da publicação deste decreto-lei, são permitidos, em caráter excepcional, os seguintes limites de carga:

a) 11 (onze) toneladas por eixo isolado.

b) 17 (dezessete) toneladas por conjunto de dois eixos em tandem quando for de 1,20m a distância entre os dois planos verticais paralelos que contém os centros das rodas.

c) 18 (dezoito) toneladas por conjunto de dois eixos em tandem quando for superior a 1,34m a distância entre os dois planos verticais paralelos que contém os centros das rodas.

§ 1º Do 181º dia contado da publicação deste decreto-lei, até o 270º dia, os veículos que trafegarem com excesso de carga, considerados os limites do art. 2º, estão sujeitos à multa correspondente a 2/5 da estabelecida no art. 9º.

§ 2º Do 271º dia contado da publicação deste decreto-lei, até o 365º dia, os veículos que trafegarem com excesso de carga, considerados os limites do art. 2º, estão sujeitos à multa correspondente a 4/5 da estabelecida no art. 9º.

§ 3º Após o 366º dia contado da publicação deste decreto-lei, não tolerada qualquer prorrogação, aplicar-se-á, na sua integralidade, a multa de que trata o art. 9º.

Art. 13. Este Decreto-lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 14. Revogam-se as disposições em contrário.

Brasília, 18 de novembro de 1966; 145º da Independência e 78º da República.

H. CASTELLO BRANCO
Juarez Távora





O peso insuportável das multas

Se por um lado as balanças são consideradas fator importante para a conservação das estradas, por outro, são tidas com impecilho para os transportadores, que preferem evitá-las, efetuando longos desvios.

Os transportadores estão em mais um impasse. Com os freqüentes reajustes nos preços dos derivados do petróleo, a operação-transporte vem sendo ameaçada pelos altos custos e pela impossibilidade de minimizá-los. Foi entrar no círculo inflacionário e perder a saída, a perspectiva de lucro. Uma situação contra a qual os transportadores vêm lutando com uma das poucas armas de que dispõem: volume de carga.

Somente trafegando com peso superior ao permitido pelas balanças, o transportador consegue vislumbrar retorno para seus investimentos, uma vez que o frete cobrado já não lhe oferece essa segurança. No entanto, flagrados na pesagem, com volume superior a 10 toneladas por eixo simples de quatro pneus os prejuízos têm sido maiores do que os possíveis lucros.

Uma preocupação não só dos transportadores, mas também do DNER que, desconhecendo a crise que abate o TRC, se vê obrigado a impedir o tráfego de caminhões com excesso de carga. Instaladas com o objetivo de proteger o usuário, oferecendo-lhe maior segurança nas estradas, essas balanças têm representado, na verdade, um entrave para o transportador

na luta contra os prejuízos.

De um lado, estão os engenheiros do DNER os quais já não admitem "brincas" quando ao estado das estradas. Afirmam que os maiores culpados pela má conservação do asfalto são os próprios transportadores: "trafegam com excesso de peso, provocam estragos generalizados e sérios nas pistas de rolamento e exigem gastos para sua conservação superiores aos disponíveis". Mas, se o DNER reclama dos prejuízos, que dirão os transportadores... Além de multados 5% do salário mínimo por cada 200 Kg de excesso, só recebem autorização para prosseguir viagem quando o excesso de carga é retirado ou transferido para outro veículo.

Obrigados pela crise a transportar volume superior a 10 toneladas por eixo simples, os transportadores tentam o conhecido golpe: desvio de rota.

Instaladas em pontos conhecidos, as balanças vêm sendo evitadas por meio das estradas vicinais, desprovidas de tal pesagem. Isso tem deixado as autoridades rodoviárias em pânico, pois os motoristas deixam sem movimentação uma infraestrutura de postos de serviços e restaurantes, causando desemprego em massa aos operadores desses estabelecimentos.

Criam uma falsa expectativa de movimento para redes de serviço nas rodovias estaduais, colocando em risco toda sua manutenção. Projetadas como rodovias e escoamento, as estradas vicinais não apresentam condições para tráfego pesado.

Segundo o deputado Gernote Kirinus, primeiro secretário da Assembleia Legislativa, existe a necessidade de se promover uma campanha de orientação aos motoristas para a realidade das balanças: "Em breve elas serão implantadas também nas estradas de jurisdição estadual, tirando dos transportadores qualquer possibilidade de fuga. É preciso alertar os transportadores para não ouvirmos depois reclamações quanto aos prejuízos das multas". Mas, enquanto as autoridades chamam a atenção do transportador para a realidade das balanças, o TRC prefere recomendar maior atenção para a realidade econômica do País e do setor que hoje atravessam um dos momentos mais difíceis de sua história. Problema que, segundo Gastão Prudente, presidente do Sindicato das Empresas de Transporte de Carga do Rio Grande do Sul, campanha nenhuma será suficiente para resolver. Quanto às balanças, Gastão afirma que o desvio de rota é consequên-

cia das injustiças de pesagem:

— Não dá para suportar os desencontros de aferição. Na maioria dos casos, os caminhões recebem em cada pesagem uma avaliação diferente. O que uma pesa a outra não confirma, mas quem paga é sempre o transportador.

Assim, para evitar discussões e problemas outros, o motorista se vê obrigado a mudar o seu percurso, arcando com a despesa extra de combustível. É por causa das injustiças e desencontros de pesagem, principalmente, que os transportadores fogem das balanças. Se alguém precisa de campanha são as autoridades rodoviárias que não reconhecem esse problema porque não querem.

Outro ponto que, segundo Gastão, as autoridades parecem desconhecer, diz respeito ao transporte de grão, cuja pesagem não pode ser efetuada como a de qualquer outra carga: "Os grãos correm dentro do caminhão e durante uma pesagem dinâmica (com o veículo em movimento) a alteração de peso é um fato facilmente observável. Se a pesagem é efetuada numa descida, é claro que vai dar excesso de peso nos eixos dianteiros e se a pesagem for efetuada na subida, logicamente o excesso será percebido nos eixos

traseiros. Isso basta para que o motorista tenha seu veículo submetido à pesagem estática (caminhão parado). Ele, então, tem de parar, perdendo tempo e dinheiro por nada, pois, na verdade, tem volume de carga real dentro dos limites estabelecidos. Ninguém foge das balanças por recreio ou por desconhecer sua necessidade. Foge, sim, por causa das injustiças e perda de tempo, que observamos todos os dias".

E, se na opinião das autoridades, os responsáveis pela má qualidade das estradas, são os transportadores, para estes a culpa é das empresas de ônibus: "Trafegam com tonelage m acima do estabelecido, mas nem por isso são multadas. Ao contrário, seus veículos nem ao menos são pesados". Gastão chama a atenção das autoridades também para os caminhões argentinos e uruguaios que rodam por estradas brasileiras com volume superior a 10 toneladas por eixo e não são interceptados pelas balanças. Privilégio explicado pelo DNER com argumento bastante simples: se a legislação argentina estabelece como máximo um volume de 10.500 toneladas por eixo simples, as autoridades policiais brasileiras são impedidas de multá-los, em virtude de o acordo entre

os dois países estabelecer o respeito às suas respectivas legislações.

Para os transportadores, entretanto, essa é mais uma injustiça, pois se o argentino pode rodar, se o asfalto agüenta os seus caminhões, por que não suportaria os brasileiros? E, se os estragos são os mesmos, por que não multá-los? A alteração na Lei das Balanças reivindicada há muito tempo pelos transportadores vem sendo, entretanto, rejeitada pelas autoridades. Para o DNER "desobedecer os limites já é hábito do transportador" e por isso de nada adiantaria qualquer modificação na Lei das Balanças.

Na verdade, um problema muito antigo cujas soluções parecem estar longe do agrado de autoridades e transportadores. Uma batalha onde o maior perdedor é o Brasil, já que rodando com volume de carga inferior as suas possibilidades, o transportador é obrigado a repassar o custo da ociosidade para o preço final dos produtos. Encarecidos, esses produtos perdem competitividade no mercado externo, comprometendo não só o bolso do transportador, que também é consumidor, mas toda a política econômica do País, que faz das exportações saída para a crise brasileira.

"Qualquer mudança é inviável"

O controle de peso em rodovias tem se constituído num problema a ser solucionado de modo a proporcionar não só melhor utilização das rodovias mas também facilidades de transporte. Sentindo-se prejudicados com a implantação das balanças, os transportadores levantaram alguns problemas que as autoridades rodoviárias tentam esclarecer.

Fundamentalmente, a preocupação principal consiste em obter maior vida útil em função do tempo previsto pelo projeto, para os pavimentos e obras de arte especiais, evitando que o desgaste e a deteriorização prematuros, provocados pela ação de cargas em desacordo com os valores dimensionados, venham exigir a aplicação de investimentos para sua conservação rotineira e corretiva antes da época necessária, com prejuízos para a política do órgão. Além desta meta, o DNER, através de suas diretorias setoriais, atua buscando ampliar, de maneira contínua, a segurança do trânsito nas rodovias. Essa atuação é efetuada, quer a partir do desenvolvimento do seu setor de pesquisa ou a partir da elaboração de projetos, encarando os aspectos de trânsito e a segurança de circulação, quer a partir

da execução das obras, em decorrência da conservação, dos melhoramentos e da restauração da rede rodoviária para, juntamente com a área de trânsito, atender às determinações do Governo Federal através do Ministério dos Transportes.

Diversas são as razões pelas quais se faz necessário o controle de peso nas rodovias, se os fabricantes fixam determinados índices técnicos e econômicos para as performances dos seus veículos, esses valores indicativos ou de referência têm sua parcela de influência na segurança e conforto do usuário. Quando não são obedecidos, concorrem com situações desfavoráveis ao fluxo normal dos veículos obrigando os condutores a desenvolver desempenhos anti-econômicos, por força do aumento das resistências ao rolamento e da rampa. Outros aspectos analisados através de estudos especiais evidenciaram a necessidade deste controle. Dentre estes aspectos podem-se destacar os seguintes fatos:

1. Constatou-se em face do trabalho que objetivou analisar, em termos comparativos, os efeitos do excesso de carga por eixo para diferentes composições de frota. Distribuídos — percentualmente na ocorrência de determinado tipo de

eixo (simples ou tandem) — a redução da vida útil do pavimento, com uma sobrecarga de 10% de 10 anos para 4,9 anos.

2. Sabe-se que, no Brasil, o peso bruto fixado para eixo isolado é igual a 10 (dez) toneladas. Efetuando-se um confronto, com o propósito de verificar a posição do Brasil em relação a outros países. Pode-se colher um resultado amplamente favorável ao valor de 10 t estabelecido, pois a comparação efetuada permitiu concluir que, de 60 países de vários continentes, 75,4% têm, por norma, valor equivalente ou inferior ao vigente em nosso País.

3. Os veículos transitando sobrecarregados estão contrariando normas legais estabelecidas no regulamento do Código Nacional de Trânsito as quais dispõem que nenhum veículo ou combinação de veículo de carga poderá transitar com peso bruto total superior ao fixado pelo fabricante, nem ultrapassar a capacidade máxima de tração da unidade tratora. Igualmente são fixados os limites máximos de peso bruto total e peso por eixos dos veículos.

Dotando-se o órgão fiscalizador de meios adequados, modernos e ef-

cientes, isto é, utilizando-se balanças dinâmicas em postos fixos e móveis, procurou-se implantar um programa para o controle dos níveis de excesso de carga atualmente transportados. O diagnóstico resultante dos estudos efetuados demonstrou que o controle exercido com o sistema de pesagem estático, não se encontrava compatível com o desenvolvimento do setor rodoviário.

Sabendo-se que, operacionalmente, estabelecer um sistema para funcionar isoladamente, ou com algumas unidades, com grandes falhas, resultará apenas em substituição de qualidade. O projeto desenvolvido e que engloba elevado grau de variações. Custo de investimento, efeito/resultado almejado, utilização variável dos veículos de carga, visa assegurar um padrão de utilização rodoviária. Ressalte-se que alguns postos de pesagem controlarão volumes inferiores, tornando-se dependentes daqueles de maior amplitude. Entretanto, há que se notar a finalidade estratégica de alguns deles.

É muito variado o nível de carregamento dos veículos, provocado pelas diferenças regionais e pela oferta de veículos. Com a implantação do Plano Diretor de Pesagem em caráter global, pretende-se reduzir os custos operacionais dos veículos pela eliminação de sobrecarga e redução do tempo de fiscalização. Igualmente,

almeja-se o aumento da eficiência frete/carga, quer pela influência no mercado de frete, ocasionando um aumento de renda por carga manipulada, quer pela redução do esforço dispendido para realização da mesma tarefa, ou, ainda, pela utilização da parte ociosa através da redistribuição das cargas transportadas em excesso.

Pretende-se, ainda, o aumento da segurança nas rodovias pela manutenção dos veículos dentro dos limites para os quais foram fabricados, possibilitando maior segurança aos motoristas e demais usuários e menor dano às mesmas. Finalmente, objetiva-se a redução dos níveis de poluição, a economia de combustível e a formação de um banco de dados estatísticos para fins de planejamento e pesquisa rodoviária, que poderão servir de apoio e infra-estrutura de controle.

O DNER está ciente do prejuízo causado, às rodovias estaduais e/ou municipais, provenientes dos veículos com excesso de peso que evitam as balanças dinâmicas fixas. Contudo, quando a malha estiver bloqueada, com os setenta e três sistemas de pesagem em funcionamento, espera o DNER que tais fugas se reduzam a um número mínimo. Porém, se detectado alguma rota alternativa, esta será interceptada com balanças móveis, o que eliminará de vez com

os danos às rodovias estaduais e/ou municipais, dos setenta e três sistemas de pesagem previstos pelo DNER, encontram-se atualmente em operação dezoito, a seguir relacionados:

POSTO DE PESAGEM	INÍCIO DE OPERAÇÃO
Uberlândia - Uberaba	09.07.82
Uberaba - Uberlândia	24.06.82
Patos de Minas - Entr. Paracatu	29.07.82
Patos de Minas - Estalagem	05.08.82
Rio - São Paulo	24.11.80
Barra Mansa - Resende	12.01.81
Taubaté - Guaratinguetá	15.12.80
São Luiz do Purunã - Curitiba	28.04.83
Guarapuava - Relógio	07.03.83
Cascavél - Três Pinheiros	06.10.80
Foz do Iguaçu - Medianeira	03.11.80
Curitiba - Quitandinha	12.11.81
Paranaguá - Curitiba	11.05.83
Rio Negro - Curitiba	12.11.81
Osório - Araranguá	06.06.83
Pelotas - Quinta	07.07.83
Vitória - Linhares	26.11.81
São Mateus - Linhares	10.12.81

Assine

Assinatura Anual Cr\$ 4.400

Empresa _____

Nome _____

Endereço _____

Cidade _____

Estado _____ CEP. _____

No caso de Renovação de Assinatura assinale aqui ☐

Envie cheque nominal para
NTC — Associação Nacional das Empresas de Transportes Rodoviários de Carga
Caixa Postal 9860 — R. Borges Lagoa, 1341
CEP. 04038 — SÃO PAULO — SP

mudança de endereço

Ao mudar de endereço não se esqueça de enviar este cupom para
BR — A Revista do Transporte Rodoviário de Cargas

Empresa _____

Nome _____

End. Antigo _____

Cidade _____ Estado _____

End. Atual _____

Cidade _____

Estado _____ CEP. _____

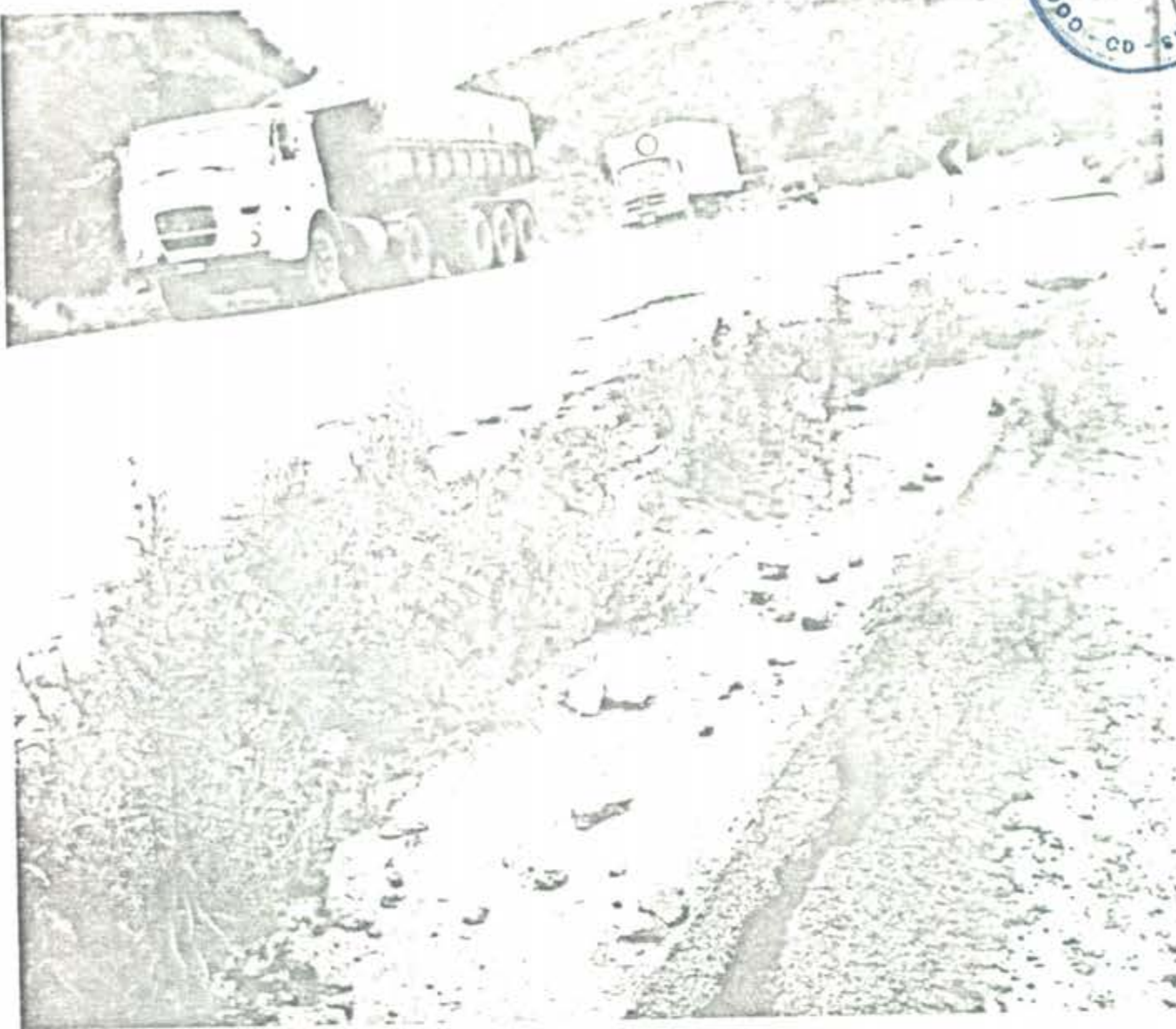
NTC — Associação Nacional das Empresas de Transportes Rodoviários de Carga
Caixa Postal 9860 — R. Borges Lagoa, 1341
CEP. 04038 — SÃO PAULO — SP

Como sabemos anteriormente, o pequeno número de balanças fixas, ora em operação, facilita a diversidade de rotas alternativas e dificulta a utilização de balanças móveis na pesagem dos veículos, que se desviam daquelas. As multas são cobradas pelo sistema existente na Polícia Rodoviária Federal. Após a autuação do infrator nos postos de pesagem, o auto de infração é encaminhado ao serviço de operação da PRF, que, por sua vez, o remete ao Serpro, para a emissão da notificação ao infrator, com o respectivo valor da multa. Caso esta não seja paga até trinta dias após o seu recebimento, será incorporada à TRU para pagamento quando da renovação do licenciamento do veículo. O seu valor obedece ao Capítulo VIII, art. 189, parág. 1º e 2º do Código Nacional de Trânsito.

Quanto aos limites de peso estabelecidos para a autuação nas balanças ficaram estabelecidos que, em qualquer hipótese, salvo Autorização Especial de Trânsito (AET), deverão ser respeitados os limites máximos legais, de peso bruto total, regidos pelos art. 82 e 83 do Decreto nº 62.127, de 16.01.68 e pelo Decreto nº 82.925, de 21.12.78, que estabelece entre outras, nova redação para o inciso I do art. 82. Tais limites são de:

- A. Quarenta e cinco toneladas por veículo ou combinação de veículos;
- B. Dez toneladas por eixo simples de 4 (quatro) pneumáticos;
- C. Cinco toneladas por eixo simples de 2 (dois) pneumáticos;
- D. Dezesete toneladas por conjunto de 2 (dois) eixos em tandem (conjunto integral de suspensão), com 4 (quatro) pneumáticos por eixo, todos da mesma rodagem, quando a distância entre os 2 (dois) eixos for maior que 1,20 m (um metro e vinte centímetros) e menor ou igual 2,40 m (dois metros e quarenta centímetros);
- E. Quinze toneladas por conjunto de 2 (dois) eixos não em tandem (eixos independentes), com 4 (quatro) pneumáticos por eixo, todos da mesma rodagem, quando a distância entre os mesmos for maior que 1,20 m (um metro e vinte centímetros), e menor ou igual a 2,40 m (dois metros e quarenta centímetros);
- F. Sendo a distância entre dois eixos, em tandem ou não, maior que dois metros e quarenta

Foto: Wilson Rizzo / Jornal O Dia



centímetros, cada um será considerado como eixo simples;

- G. Em qualquer par de eixos em tandem, com 4 (quatro) pneumáticos cada, com o limite legal de dezesete toneladas, a diferença do peso bruto entre os dois eixos não deverá exceder 1.700 Kg.

Igualmente deverão ser respeitados os limites que seguem, objeto de resolução normativa do Conselho de Desenvolvimento Industrial — (CDI):

- A. Dez toneladas por conjunto de 2 (dois) eixos em tandem, com 2 (dois) pneumáticos cada, com a distância entre eixos referida no item D, não podendo nenhum dos eixos, em qualquer hipótese, ter peso bruto maior que cinco toneladas;
- B. Vinte e cinco toneladas e quinhentos quilogramas por conjunto de 3 (três) eixos em tandem, com 4 (quatro) pneumáticos cada, sendo limitado a dezesete toneladas;
- C. Vinte e duas toneladas por conjunto de 3 (três) eixos em tandem, sendo 2 (dois) eixos com 4 (quatro) pneumáticos cada um, autodirecional, de 2 (dois) pneumáticos, com as distâncias entre eixos referidos no item D, prevalecendo, em qualquer hipótese, os limites

de dezesete toneladas para os 2 (dois) eixos de 4 (quatro) pneumáticos cada e de cinco toneladas para o eixo autodirecional;

- D. Qualquer conjunto de dois ou três eixos em tandem deverá empregar rodas de mesmo diâmetro com pneumáticos da mesma rodagem.

Existem alguns veículos com capacidade máxima de tração para setenta toneladas, mas sua utilização é prevista nos art. 82 e 83 do Decreto nº 62.127, de 16.01.68 e pelo Decreto nº 82.925, de 21.12.78, não podendo os mesmos trafegar sem Autorização Especial de Trânsito (AET), para transporte superior a 45 t. O projeto de uma rodovia é precedido de um estudo de tráfego, que fornece subsídios para execução do projeto de pavimentação, que definirá as espessuras das camadas que compõem o pavimento, e para o cálculo estrutural das obras de arte. O carregamento da frota é diretamente proporcional à espessura dos pavimentos, isto é, quanto maior for o carregamento, mais robusto será o pavimento, e tanto maior o investimento.

Reforçar as rodovias para atender maior tonelagem por veículos, representa, na prática, a reconstrução de todas as rodovias e obras de arte, o que, no nosso entender, se torna inviável, uma vez que estes novos limi-



tes de PBT/CMT e eixos/conjunto de eixos, também não serão obedecidos. A economia de combustível é diretamente proporcional ao desempenho mecânico do veículo, dentro dos padrões para que o mesmo foi fabricado, em outras palavras, qualquer veículo que for utilizado fora das condições normais de carga para as quais foi fabricado, pode ser considerado um veículo anti-econômico.

O DNER acredita que a única medida capaz de acabar com os excessos e peso nas rodovias é a conscientização do usuário para os danos causados ao pavimento, ao próprio veículo, e, ainda, para o desconforto de dirigibilidade e perigo em potencial deste veículo, para provocar acidentes nas rodovias. Quanto às propaladas injustiças impostas aos transportadores, pela divergência de peso entre balanças, isto não acontece, pois há um rigoroso processo de aferição por parte do Inmetro, além de um acompanhamento permanente por parte do DNER, através da auditoria do sistema de pesagem, sobre este problema.

Além disso, na metodologia de aferição, os resultados das pesagens de eixo/conjunto de eixos, são consi-

derados modais, com um valor, de 3% em relação aos padrões de aferição. Com isso, preocupa-se o DNER em não punir o usuário, por excessos de pequena amplitude. A aferição dos sistemas de pesagem é realizada de forma a garantir que a média dos resultados do Peso Bruto Total (PBT), mais ou menos vezes o desvio padrão, esteja situado no intervalo e ainda que a média dos resultados do peso dos eixos/conjunto dos eixos, mais ou menos duas vezes o desvio padrão, esteja situado no intervalo.

O estudo de viabilidade econômica do Plano Diretor de Pesagem (set/76), de todos os benefícios resultantes da implantação de um programa de controle de cargas, elegeu, por ser o de mais fácil compreensão e aferição, os relativos a: aumento da vida útil das rodovias e redução do custo operacional dos veículos. A aferição destes benefícios foi executada pela análise das hipóteses, admitindo-se as situações de com e sem o Plano Diretor de Pesagem. Este tipo de análise, consagradamente utilizada na avaliação de projetos, pressupõe a determinação e o desenvolvimento de duas hipóteses, determinando-se como valor dos benefícios

atribuídos à situação "com" o projeto a diferença entre a situação "sem" e "com". Os resultados dos benefícios garantiram amplamente a viabilidade econômica do plano diretor de pesagem como um todo. Isoladamente, o benefício relativo ao aumento da vida útil, justificaria a viabilidade de um posto de pesagem, desde que a hipótese com o Plano, protegesse uma rodovia de extensão correspondente à aproximadamente 70 Km.

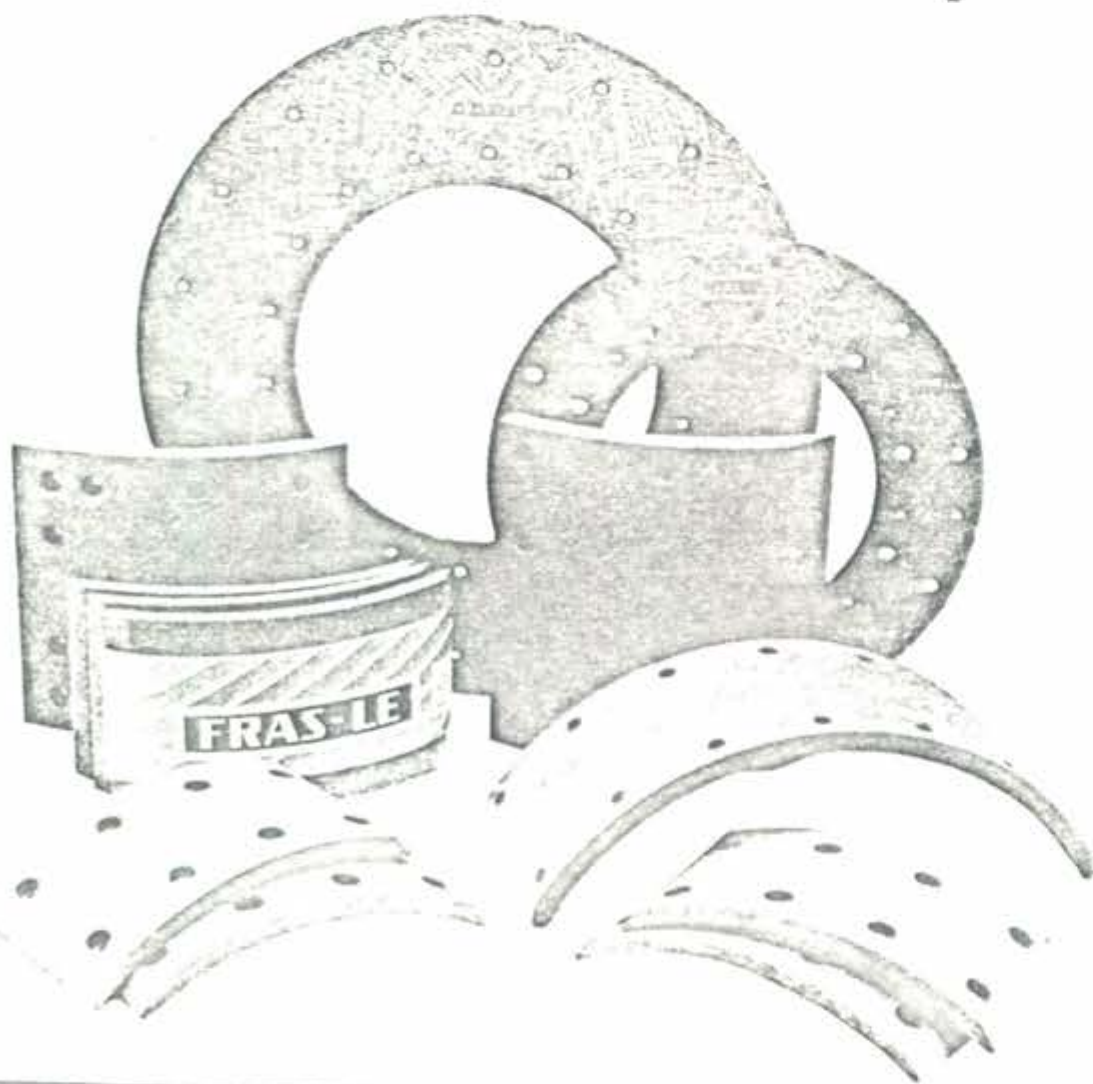
O benefício decorrente da redução do custo operacional dos veículos, isoladamente, justificaria a viabilidade de um posto de pesagem, desde que a hipótese com o plano, controlasse um volume de caminhões tal como:

REGIÃO	POSTO DE PESAGEM
Nordeste	93 caminhões/dia
Sudeste	54 caminhões/dia
Sul	70 caminhões/dia
Centro-Oeste	83 caminhões/dia

Conforme se depreende desta análise, os dois benefícios, com longa margem de segurança, são mais do que suficientes para justificar, não só a viabilidade do plano, mas também a importância se sua rápida execução. **BR**

SEGURANÇA E ECONOMIA

Os melhores frotistas fazem muitas exigências quando compram lonas para freios. As lonas Fras-Le atendem rigorosamente todas.



A Fras-Le só trabalha com as melhores matérias-primas, a mais alta tecnologia e o mais rigoroso controle de qualidade. Isso significa segurança, eficiência e durabilidade, com maior economia. É por isso que você faz menos reposições. Exija lonas e revestimentos de embreagem Fras-Le para a sua frota. Eles atendem rigorosamente todas as suas exigências.



Revise os freios de seu veículo a cada 5.000 km.

Industrializando segurança



**DECRETO-LEI Nº 49 — DE 18 DE
NOVEMBRO DE 1966**

Regula o limite máximo de carga por eixo para o tráfego nas vias públicas de veículos ou combinações de veículos e dá outras providências.

O Presidente da República, no uso das atribuições que lhe são conferidas pelo parágrafo único do art. 31 do Ato Institucional nº 2, de 27 de outubro de 1965,

Considerando a necessidade de evitar a deterioração prematura da rede rodoviária nacional causado pelo excesso de peso de veículos; e

Considerando a inexistência de legislação adequada no sentido de regular os pesos máximos para os veículos que trafegarem nas vias públicas do território nacional,

resolve baixar o seguinte Decreto-Lei:

Art. 1º O tráfego, nas vias públicas, de veículos ou combinações de ve-

culos só é permitido dentro das condições e critérios estabelecidos neste Decreto-lei.

Art. 2º São fixados os seguintes limites de carga por eixo:

a) 10 (dez) toneladas por eixo isolado.

b) 16 (dezesseis) toneladas por conjunto de dois eixos em tandem, quando for de 1,20m a 1,34m a distância entre os dois planos verticais paralelos que contêm os centros das rodas.

c) 17 (dezessete) toneladas por conjunto de dois eixos em tandem, quando a distância entre os dois planos verticais paralelos que contêm os centros das rodas for superior a 1,34m.

§ 1º Quando a distância entre os dois planos paralelos que contêm os centros das rodas de dois eixos adjacentes, for inferior a um metro e vinte centímetros, a carga transmitida ao pavimento pelos dois eixos, em conjunto, não excederá a dez toneladas.

§ 2º Quando a distância aludida no parágrafo anterior for superior a dois metros e trinta e nove centímetros, cada eixo, isoladamente considerado, poderá transmitir ao pavimento até dez toneladas.

Art. 3º Os limites de carga estabelecidos no artigo anterior só prevalecem para os eixos que se apoiem no pavimento por meio de, no mínimo, quatro pneumáticos da mesma rotação calcando rodas do mesmo diâmetro.

Parágrafo único. Nos eixos apoiados por meio de dois pneumáticos os limites de carga, fixados no artigo 2º deste Decreto-lei, ficam reduzidos à metade.

Art. 4º Nenhuma combinação de veículos poderá ser constituída de mais de duas unidades, incluída a unidade tratora e nem ter peso total superior a quarenta toneladas.

Art. 5º Conceder-se-á autorização excepcional aos veículos especiais que transportem carga indivisível e que não se enquadrem nas condições estabelecidas nos artigos anteriores, observados os seguintes critérios:

a) cada viagem dependerá de autorização especial, a critério do órgão competente, a ser exarada em requerimento do interessado, o qual especificará obrigatoriamente as características do veículo e da carga, o percurso a ser percorrido e a data do deslocamento inicial.

b) a autorização especial só tem validade para a viagem indicada no requerimento.

c) o veículo ou combinação de veículos deverá representar a quantidade de eixos necessária à melhor distribuição de carga sobre os mesmos.

Parágrafo único. A autorização especial de que trata este artigo não extingue o seu beneficiário da obrigatoriedade de ressarcimento do dano ou danos que o veículo vier causar à via pública ou a terceiros.

Art. 6º Os veículos ou combinações de veículos não podem exceder à capacidade nominal de fabricação, a qual constará do seu registro de licença.

Parágrafo único. Para os efeitos deste artigo, os fabricantes de veículos, de reboques e semi-reboques, fornecerão atestados aos proprietários para apresentação aos órgãos responsáveis pelo licenciamento.

Art. 7º As sanções estabelecidas neste decreto-lei serão aplicadas pelos órgãos federais, estaduais e municipais, encarregados da fiscalização do trânsito dentro das suas respectivas jurisdições.

Art. 8º A fiscalização dos limites de carga será feita no longo das vias públicas, com a utilização de balanças próprias, fixas ou móveis.

Art. 9º Fica estabelecida a multa de 1/20 (um vinte avos) do maior salário-mínimo vigente no país, por 200 (duzentos) quilos de excesso ou fração desse limite.

Art. 10. Sem prejuízo do pagamento da pena pecuniária fixada no artigo anterior, o veículo que transportar excesso de carga superior a 1.000 (mil) quilos, por eixo isolado ou 1.500 (mil e quinhentos) quilos por conjunto de dois eixos em tandem, só poderá prosseguir a viagem

após o descarregamento do respectivo excesso.

Art. 11. Nos orçamentos dos órgãos encarregados da execução deste decreto-lei, serão previstas dotações próprias que permitam a cobertura de despesas com a aquisição de equipamento necessário à fiscalização.

Art. 12. Durante os 180 (cento e oitenta) dias que decorrerem a partir da publicação deste decreto-lei, são permitidos, em caráter excepcional, os seguintes limites de carga:

a) 11 (onze) toneladas por eixo isolado.

b) 17 (dezessete) toneladas por conjunto de dois eixos em tandem quando for de 1,20m a distância entre os dois planos verticais paralelos que contêm os centros das rodas.

c) 18 (dezoito) toneladas por conjunto de dois eixos em tandem quando for superior a 1,34m a distância entre os dois planos verticais paralelos que contêm os centros das rodas.

§ 1º Do 181º dia contado da publicação deste decreto-lei, até o 270º dia, os veículos que trafegarem com excesso de carga, considerados os limites do art. 2º, estão sujeitos à multa correspondente a 2/5 da estabelecida no art. 9º.

§ 2º Do 271º dia contado da publicação deste decreto-lei, até o 365º dia, os veículos que trafegarem com excesso de carga, considerados os limites do art. 2º, estão sujeitos à multa correspondente a 4/5 da estabelecida no art. 9º.

§ 3º Após o 366º dia contado da publicação deste decreto-lei, não tolerada qualquer prorrogação, aplicar-se-á, na sua integralidade, a multa de que trata o art. 9º.

Art. 13. Este Decreto-lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 14. Revogam-se as disposições em contrário.

Brasília, 18 de novembro de 1966; 145ª da Independência e 78ª da República.

H. CASTELLO BRANCO

Juarez Távora

Excerptos do Decreto n.º 62.127
DECRETO N.º 62.127, de 16 de janeiro de 1968
e posterior modificação (decreto 82.925, de 21
de dezembro de 1978)
APROVA O REGULAMENTO DO CÓDIGO
NACIONAL DE TRÂNSITO
(Publicado no Diário Oficial, de 22 de janeiro de
1968)

O Presidente da República, usando da atribuição
que lhe confere o artigo 83, item II, da Constitui-
ção, e tendo em vista o disposto na Lei n.º
5.108, de 21 de setembro de 1966, alterada pelo
Decreto-Lei n.º 237, de 28 de fevereiro de 1967,
decreta:

Art. 1.º

Fica aprovado o Regulamento do Código Nacio-
nal de Trânsito, que este baixa, assinado pelo Mi-
nistro de Estado de Justiça.

Art. 2.º

Este Decreto entrará em vigor na data de sua pu-
blicação, revogadas as disposições em contrário.

Brasília, 16 de janeiro de 1968, 147.º da Inde-
pendência e 80.º da República.

A. Costa e Silva
Luiz Antonio da Gama e Silva

CAPÍTULO I - Das disposições preliminares

Art. 1.º

O trânsito de qualquer natureza, nas vias terres-
tres do Território Nacional abertas à circulação pú-
blica, reger-se-á por este Regulamento.

§ 1.º

São vias terrestres as ruas, avenidas, logradouros,
estradas, caminhos ou passagens de domínio pú-
blico.

§ 2.º

Para os efeitos deste Regulamento, consideram-
se vias terrestres as praias abertas ao trânsito.

Art. 82

São fixados os seguintes limites máximos de peso bruto total e peso bruto transmitido por eixo de veículo à superfície das vias públicas:

- I - peso bruto total por veículo ou combinação de veículos: 45 (quarenta e cinco) toneladas;
- II - peso bruto por eixo isolado: 10 (dez) toneladas;
- III - peso bruto por conjunto de 2 (dois) eixos em tandem, quando a distância entre os 2 (dois) planos verticais que contenham os centros das rodas for superior a 1,20m (um metro e vinte centímetros) e inferior ou igual a 2,40m (dois metros e quarenta centímetros): 17 (dezessete) toneladas;
- IV - peso bruto por conjunto de 2 (dois) eixos não em tandem, quando a distância entre os 2 (dois) planos verticais que contenham os centros das rodas for superior a 1,20m (um metro e vinte centímetros) e inferior ou igual a 2,40m (dois metros e quarenta centímetros): 15 (quinze) toneladas.

§ 1.º

Considerar-se-ão em tandem dois ou mais eixos, que constituam um conjunto integral de suspensão, podendo qualquer deles ser ou não motriz.

§ 2.º

Quando, em um conjunto de 2 (dois) eixos, a distância entre os 2 (dois) planos verticais paralelos, que contenham os centros das rodas, for superior

a 2,40m (dois metros e quarenta centímetros), cada eixo será considerado como se fosse isolado.

§ 3.º

Em qualquer par de eixos em tandem, com dois pneus pneumáticos cada, com o limite legal de dezessete toneladas, a diferença de peso bruto entre os dois eixos não deverá exceder a mil e setecentos quilogramas.

§ 4.º

Na fiscalização dos limites fixados neste artigo, levar-se-ão em conta os excessos sobre os eixos ou conjunto de eixos e sobre os pesos brutos totais de cada veículo, de modo que o excesso final reflita o somatório de todos eles, para fins de aplicação da multa prevista no parágrafo primeiro do artigo 189.

§ 5.º

Os veículos ou combinações de veículos com peso bruto total superior ao fixado no item I poderão obter autorização especial para transitar, desde que não ultrapassem os limites de peso por eixo ou conjunto de eixos, ou o seu equivalente em termos de pressão a ser transmitida ao pavimento, e não infringam as condições técnicas das obras de arte rodoviária, constantes do roteiro a ser percorrido.

Art. 83

Os limites máximos de peso bruto por eixo e por conjunto de eixos, estabelecidos no artigo anterior, só prevalecem:

- I - se todos os eixos forem dotados de no mínimo 4 (quatro) pneumáticos cada um;
- II - se todos os pneumáticos de um mesmo conjunto de eixos forem da mesma rodagem e calçarem rodas do mesmo diâmetro.

Parágrafo único.

Nos eixos isolados, dotados de 2 (dois) pneumáticos, o limite máximo de peso bruto por eixo, fixado no item II, do artigo anterior, será reduzido à metade.

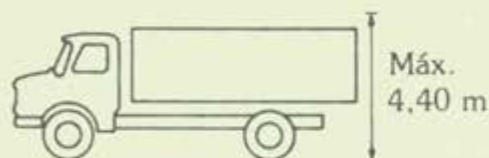
Mercedes-Benz



ILUSTRAÇÃO
DO CÓDIGO
NACIONAL
DE TRÂNSITO



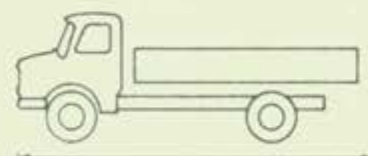
Artigo 81
Item I
Largura máxima: 2,60m



Artigo 81
Item II
Altura máxima: 4,40m



Máx. 13,20 m



Máx. 13,20 m



Máx. 13,20 m

Artigo 81
Item III
a) veículos simples: 13,20m

Caminhões MBB - Pesos máximos

Modelo	PBTA	CMT	ED	ET	ET c/ 3.º eixo	PBTA c/ 3.º eixo	Peso do reboque	
							carro sem 3.º eixo	carro com 3.º eixo
L-608 D	6000	9000	2100	4000	(1)	(1)	3000	(1)
L-1113	11000	19000	3600	7500	15000	18500	8000	500
LA-1113	11000	19000	3600	7500	(1)	(1)	8000	(1)
L-1313	13000	21650	4500	8800	17000	21500	8650	150
L-1316	13000	22500	4500	8800	17000	21500	9500	1000
L-1513	15000	21650	5000	10000	17000	21650	6650	(3)
L-1516	15000	22500	5000	10000	17000	22000	7500	500
L-2013	21650	21650	4800	(2)	17000	21650	(2)	(3)
L-2213	21650	21650	4800	(2)	17000	21650	(2)	(3)
L-2216	22000	22500	5000	(2)	17000	22000	(2)	500
L-2219	22000	32000	5000	(2)	17000	22000	(2)	10000
L-1519	15000	32000	5000	10000	17000	22000	17000	10000

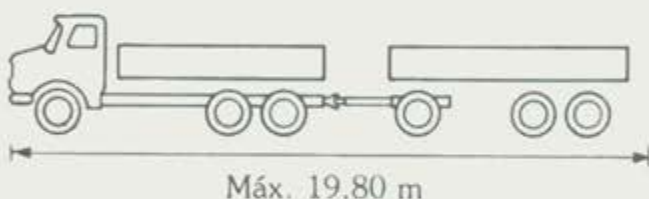
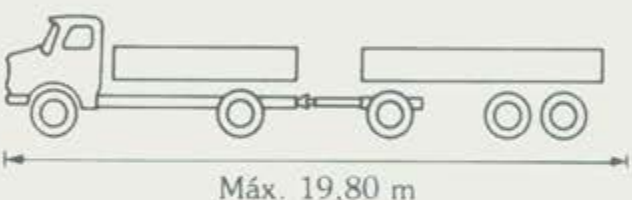
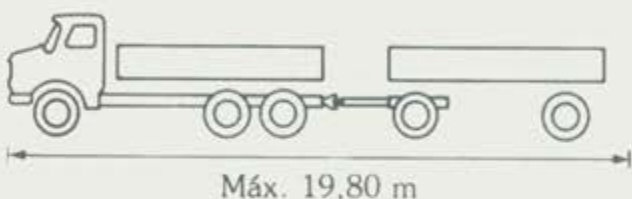
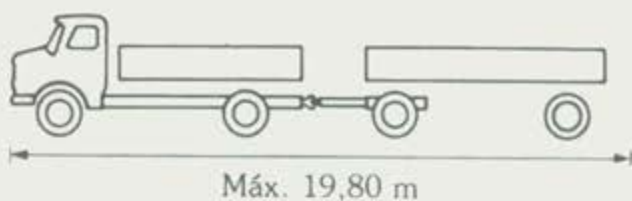
(1) Não é recomendado. (2) Eixo tipo bogie de fábrica. (3) Não aceita reboque.

Caminhões-tratores MBB

Modelo	CMT	PESOS MÁXIMOS			POTÊNCIA cv/DIN	3.º eixo	Centro de gravidade p/ 5.ª roda, em mm, à frente do eixo traseiro.
		ED	ET	5.ª roda			
LS-1113	19000	3600	7500	7255	130	(1)	530 ± 50
LAS-1113	19000	3600	7500	6930	130	(1)	500 ± 50
LS-1313	21650	4500	8800	8980	130	(1)	780 ± 70
LS-1316	25000	5000	10000	10750	156	(1)	830 ± 50
LS-1519(2)	32000	5000	10000	9775	192	(1)	630 ± 50
LS-1519(3)	32000	5000	10000	9655	192	(1)	710 ± 50
LS-1924(2)	40000	5000	10000	8640	240	(1)	440 ± 50
LS-1924(3)	40000	5000	10000	8520	240	(1)	470 ± 50
LS-1924-A(2)	40000	5000	10000	8595	285	(1)	420 ± 50
LS-1924-A(3)	40000	5000	10000	8475	285	(1)	450 ± 50

Semi-reboques	Tipo de rodagem	Peso máximo	Caminhões recomendados	Observações
1 eixo	2 pneus	5000	LS-1113, LAS-1113	
1 eixo	4 pneus	10000	LS-1113, LAS-1113,	LS-1313, LS-1316
2 eixos	4 pneus	10000	LS-1113, LAS-1113,	LS-1313, LS-1316
2 eixos	8 pneus	17000	LS-1519	
3 eixos	10 pneus	22000	LS-1924, LS-1924-A	
3 eixos	12 pneus	25000	LS-1924, LS-1924-A	

(1) Não é recomendado. (2) Cabina simples. (3) Cabina-leito.



Artigo 81

Item III

c) veículos com reboque: 19,80m

Nota: veículo conjugado =

"romeu e julieta"

(ou caminhão + reboque).

Artigo 81

Parágrafo único

Excedendo-se essas dimensões, o trânsito só é permitido com autorização especial.



Artigo 81

Item III

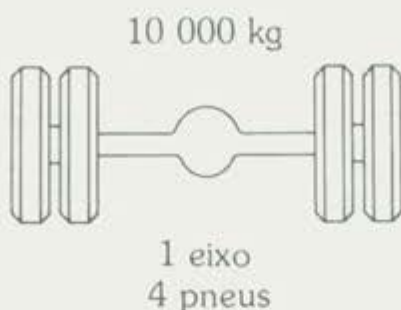
b) veículos articulados: 18,15m

Nota: veículo articulado =

“cavalo” + carreta

(ou caminhão-trator + semi-reboque).

Peso máximo por eixo isolado



Artigo 82

Item II

Peso bruto por eixo isolado: 10.000 kg

Artigo 83

Itens I e II

O limite estabelecido só tem valor para eixo com 4 pneus com diâmetro e rodagem iguais.

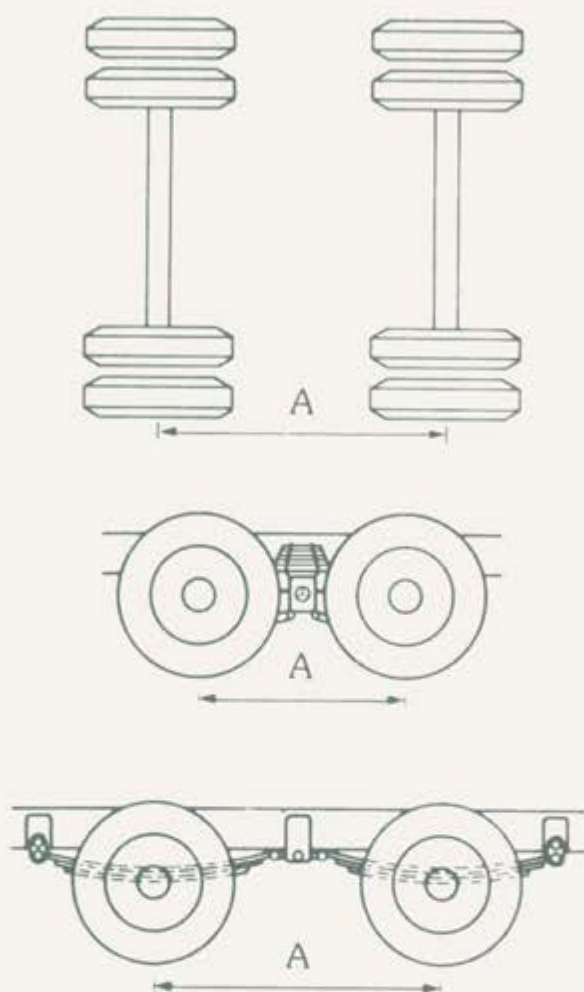


Artigo 83

Parágrafo único

Em eixos dotados de dois pneus, o peso estabelecido no artigo 82 é reduzido pela metade.

**Peso máximo
por conjunto de eixos em tandem**



2 eixos traseiros em tandem 8 pneus

Artigo 82

Item III

Medida A Para o conjunto

1,20 m-2,40 m	17 000 kg
---------------	-----------

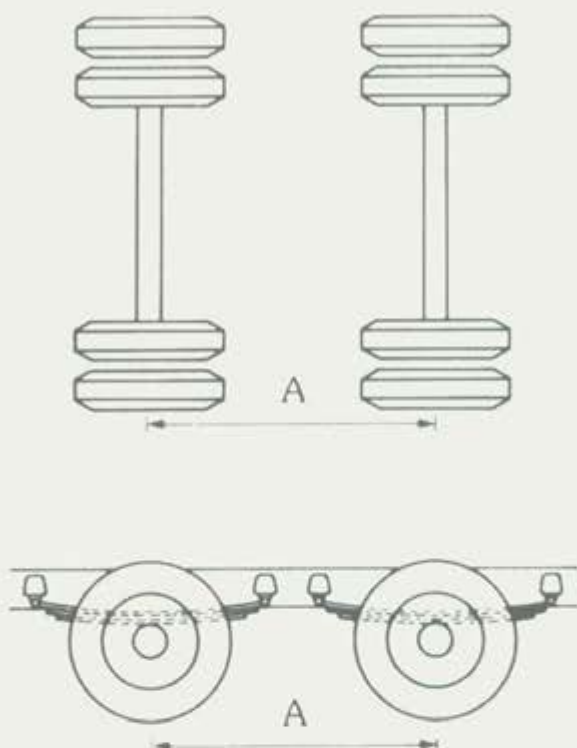
Acima de 2,40 m	20 000 kg
-----------------	-----------

Artigo 83

Item II

Os pneus devem ser de rodagem igual e com aros de diâmetro igual.

**Peso máximo
para conjunto de eixos não em tandem**



2 eixos traseiros não-tandem 8 pneus

Artigo 82

Item IV

Medida A Para o conjunto

1,20 m-2,40 m	15 000 kg
---------------	-----------

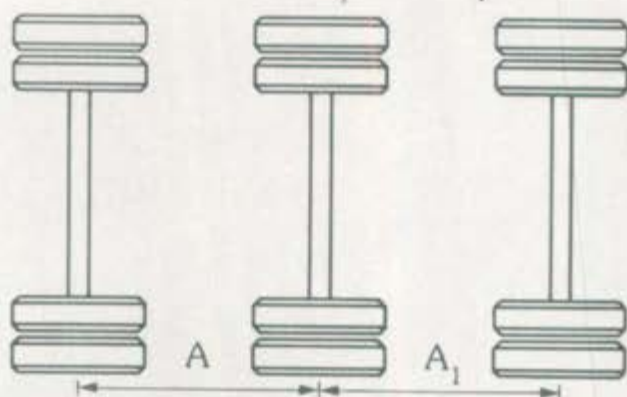
Acima de 2,40 m	20 000 kg
-----------------	-----------

Artigo 83

Item II

Os pneus de rodagem igual com aros
de diâmetro igual

**Peso máximo
para conjunto de três eixos em tandem.**



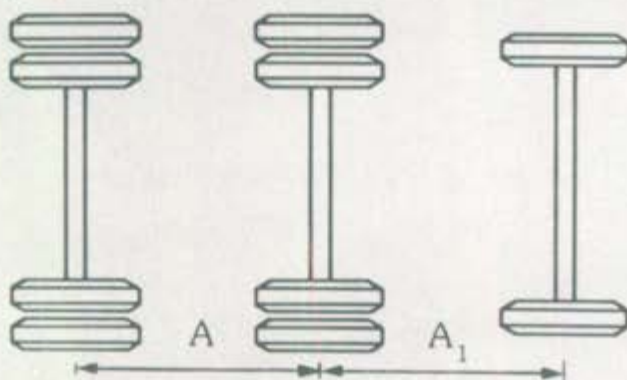
3 eixos em tandem 12 pneus

(A) 1,20 m-2,40 m 17 t os dois primeiros

(A₁) 1,20 m-2,40 m 17 t os dois últimos
25,5 t os três

Observação muito importante:

Os conjuntos de 3 eixos com 4 pneus em cada eixo não recebem amparo no texto legal, porém seu uso, pelo que se observa, foi oficializado e aceito pelo DNER, pois nos folhetos elucidativos sobre os pesos máximos permitidos editados por aquela autarquia constam como legais, podendo transportar 25,5t (somente para semi-reboque).



3 eixos em tandem 10 pneus

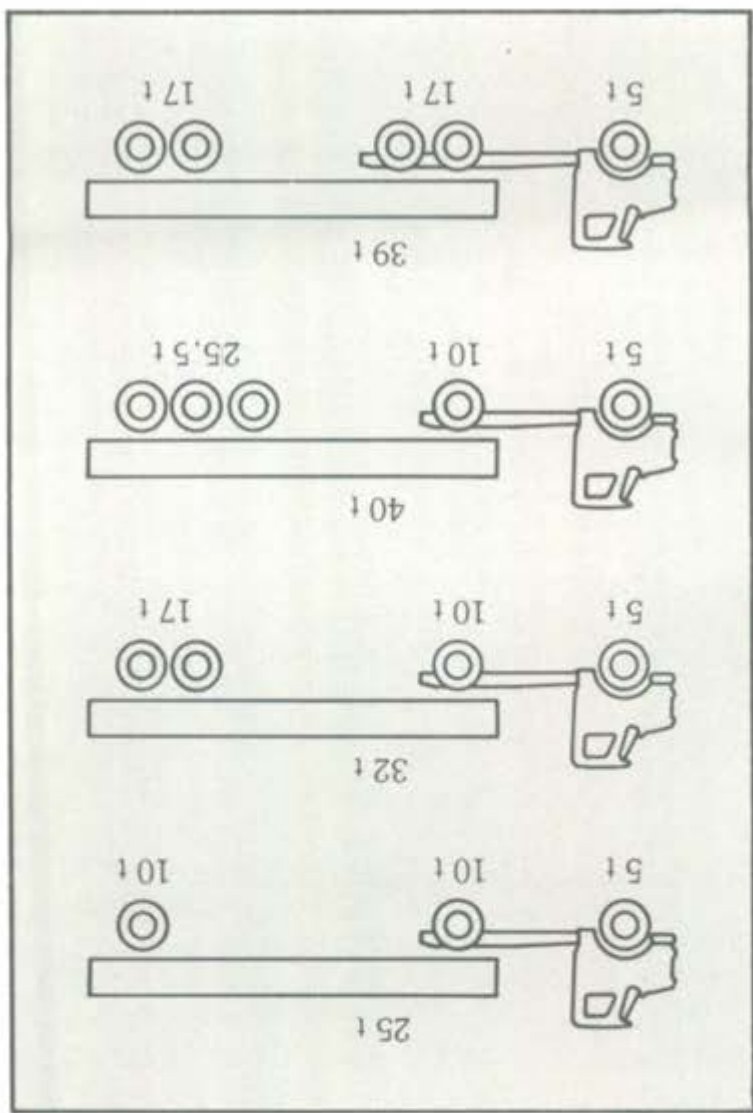
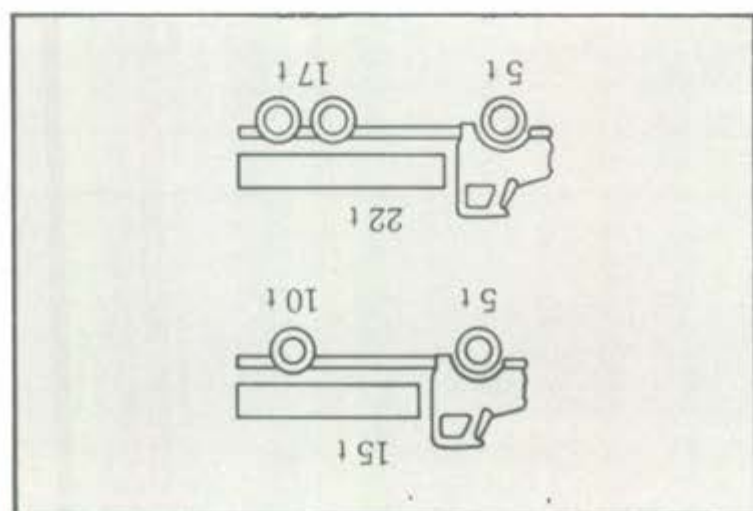
Resolução n.º 127 do Geimot

(A) 1,20 m-2,40 m 17 000 kg

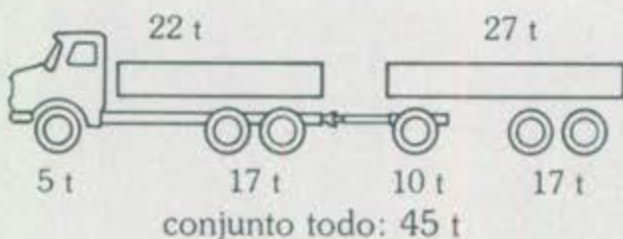
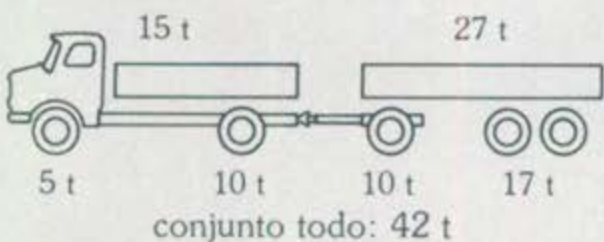
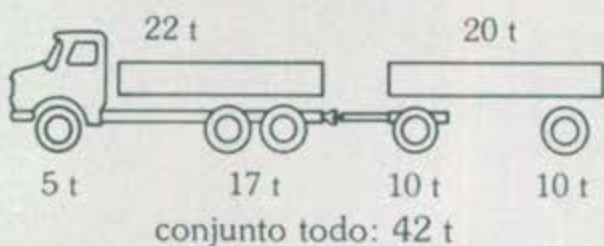
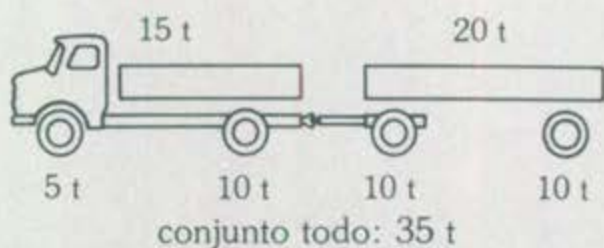
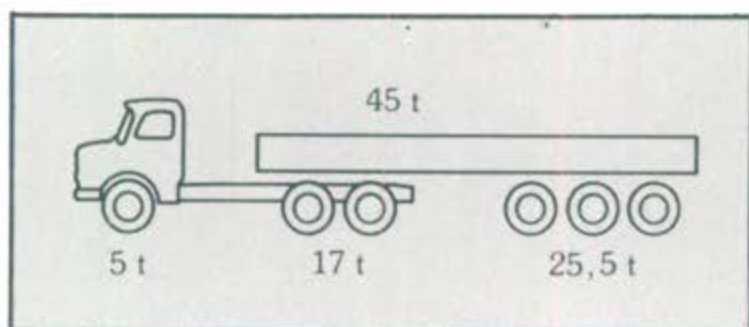
(A₁) 1,20 m-2,40 m 5 000 kg

22 000 kg

Caixa: 73



Exemplos de pesos máximos por unidade



Fl. 11 e posteriores recebem os excertos do Código Nacional de Trânsito (vide folhas seguintes).

Excertos do Decreto n.º 62 127

DECRETO N.º 62 127, de 16 de janeiro de 1968 e posterior modificação (decreto 82 925, de 21 de dezembro de 1978)

APROVA O REGULAMENTO DO CÓDIGO NACIONAL DE TRÂNSITO

(Publicado no Diário Oficial, de 22 de janeiro de 1968)

O Presidente da República, usando da atribuição que lhe confere o artigo 83, item II, da Constituição, e tendo em vista o disposto na Lei n.º 5.108, de 21 de setembro de 1966, alterada pelo Decreto-Lei n.º 237, de 28 de fevereiro de 1967, decreta:

Art. 1.º

Fica aprovado o Regulamento do Código Nacional de Trânsito, que este baixa, assinado pelo Ministro de Estado de Justiça.

Art. 2.º

Este Decreto entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Brasília, 16 de janeiro de 1968; 147.º da Independência e 80.º da República.

A. Costa e Silva

Luiz Antonio da Gama e Silva

CAPÍTULO I - Das disposições preliminares

Art. 1.º

O trânsito de qualquer natureza, nas vias terrestres do Território Nacional abertas à circulação pública, reger-se-á por este Regulamento.

§ 1.º

São vias terrestres as ruas, avenidas, logradouros, estradas, caminhos ou passagens de domínio público.

§ 2.º

Para os efeitos deste Regulamento, consideram-se vias terrestres as praias abertas ao trânsito.

Art. 2.º

Os Estados poderão adotar normas pertinentes às peculiaridades locais, complementares ou supletivas da legislação federal.

Art. 3.º

Os conceitos e definições, estabelecidos para os efeitos deste Regulamento, são os constantes do anexo I.

CAPÍTULO V - Dos veículos
SEÇÃO I

Da classificação e normas gerais de uso:

Art. 77

Os veículos classificam-se:

- I - quanto à tração:
 - a - automotor;
 - b - elétrico;
 - c - de propulsão humana;
 - d - de tração animal;
 - e - reboque e semi-reboque;
- II - quanto à espécie:
 - a - de passageiros:
 - 7 - micro-ônibus;
 - 8 - ônibus;
 - 10 - reboque e semi-reboque;
 - b - de carga:
 - 5 - caminhão;
 - 6 - reboque e semi-reboque;
 - c - de tração:
 - 1 - caminhão-trator.

Art. 78

Todo veículo, para transitar nas vias públicas, deverá oferecer completa segurança e estar perfeitamente equipado, segundo este Regulamento.

Art. 79

Nenhum veículo, ou combinação de veículos de carga, poderá transitar com peso bruto total superior ao fixado pelo fabricante, nem ultrapassar a capacidade máxima de tração da unidade tratora.

§ 1.º

Os limites referidos neste artigo serão aprovados pelo Ministério da Indústria e do Comércio e constarão do Certificado de Registro de Veículo.

§ 2.º

O Ministério da Indústria e do Comércio fixará os limites de peso bruto total e a capacidade de tração dos veículos de fabricação estrangeira, obedecendo o disposto neste Regulamento.

Art. 80

Nenhum veículo poderá ter modificadas suas características sem prévia autorização da autoridade do trânsito.

§ 1.º

Excetua-se do disposto neste artigo a mudança de motor, a qual, porém, deverá ser comunicada à autoridade de trânsito nos 30 (trinta) dias imediatamente seguintes ao em que se verificar.

§ 2.º

Quando se tratar de veículo pertencente a membro do Corpo Diplomático, as modificações serão comunicadas ao Departamento de Trânsito pelo Cerimonial do Ministério das Relações Exteriores.

Art. 81

As dimensões autorizadas para veículos, com carga ou sem ela, são as seguintes:

- I - largura máxima: dois metros e sessenta centímetros (2,60m);
- II - altura máxima: quatro metros e quarenta centímetros (4,40m);
- III - comprimento total:
 - a - veículos simples: treze metros e vinte centímetros (13,20m);
 - b - veículos articulados: dezoito metros e quinze centímetros (18,15m);
 - c - veículo com um reboque: dezenove metros e oitenta centímetros (19,80m).

Parágrafo único

O Conselho Nacional de Trânsito, ouvido o Ministério dos Transportes, fixará os requisitos para a circulação de veículos que, excedendo as dimensões estabelecidas neste artigo, possam obter autorização especial para transitar.

§ 1.º

Nos veículos simples o comprimento do balanço traseiro deverá ser inferior à metade da distância entre os eixos extremos.

Art. 82

São fixados os seguintes limites máximos de peso bruto total e peso bruto transmitido por eixo de veículo à superfície das vias públicas:

- I - peso bruto total por veículo ou combinação de veículos: 45 (quarenta e cinco) toneladas;
- II - peso bruto por eixo isolado: 10 (dez) toneladas;
- III - peso bruto por conjunto de 2 (dois) eixos em tandem, quando a distância entre os 2 (dois) planos verticais que contenham os centros das rodas for superior a 1,20m (um metro e vinte centímetros) e inferior ou igual a 2,40m (dois metros e quarenta centímetros): 17 (dezessete) toneladas;
- IV - peso bruto por conjunto de 2 (dois) eixos não em tandem, quando a distância entre os 2 (dois) planos verticais que contenham os centros das rodas for superior a 1,20m (um metro e vinte centímetros) e inferior ou igual a 2,40m (dois metros e quarenta centímetros): 15 (quinze) toneladas.

§.1.º

Considerar-se-ão em tandem dois ou mais eixos, que constituam um conjunto integral de suspensão, podendo qualquer deles ser ou não motriz.

§ 2.º

Quando, em um conjunto de 2 (dois) eixos, a distância entre os 2 (dois) planos verticais paralelos, que contenham os centros das rodas, for superior

“Lei da Balança”

a 2,40m (dois metros e quarenta centímetros), cada eixo se considerará como se fosse isolado.

§ 3.º

Em qualquer par de eixos em tandem, com quatro pneumáticos cada, com o limite legal de dezesseite toneladas, a diferença de peso bruto entre os dois eixos não deverá exceder a mil e setecentos quilogramas.

§ 4.º

Na fiscalização dos limites fixados neste artigo, levar-se-ão em conta os excessos sobre os eixos ou conjunto de eixos e sobre os pesos brutos totais de cada veículo, de modo que o excesso final reflita o somatório de todos eles, para fins de aplicação da multa prevista no parágrafo primeiro do artigo 189.

§ 5.º

Os veículos ou combinações de veículos com peso bruto total superior ao fixado no item I poderão obter autorização especial para transitar, desde que não ultrapassem os limites de peso por eixo ou conjunto de eixos, ou o seu equivalente em termos de pressão a ser transmitida ao pavimento, e não infrinjam as condições técnicas das obras de arte rodoviária, constantes do roteiro a ser percorrido.

Art. 83

Os limites máximos de peso bruto por eixo e por conjunto de eixos, estabelecidos no artigo anterior, só prevalecem:

- I - se todos os eixos forem dotados de no mínimo 4 (quatro) pneumáticos cada um;
- II - se todos os pneumáticos de um mesmo conjunto de eixos forem da mesma rodagem e calçarem rodas do mesmo diâmetro.

Parágrafo único

Nos eixos isolados, dotados de 2 (dois) pneumáticos, o limite máximo de peso bruto por eixo, fixado no item II, do artigo anterior, será reduzido à metade.

Art. 84

Nenhuma combinação de veículos poderá constituir-se de mais de duas unidades, incluída a unidade tratora.

Art. 85

Para os veículos ou combinações de veículos que transportem carga indivisível, e que não se enquadrem nas condições de pesos brutos máximos estabelecidos nos artigos 82 e 83, parágrafo único, deste Regulamento, poderá ser concedida autorização especial, com prazo certo e válido para cada viagem.

§ 1.º

O requerimento do interessado especificará, obrigatoriamente, as características do veículo e da carga, o percurso e a data do deslocamento inicial.

§ 2.º

A autorização de que trata este artigo não exime o seu beneficiário da responsabilidade quanto a eventuais danos que os veículos vierem a causar à via pública ou a terceiros.

Art. 88

A carroçaria dos veículos de transporte de carga deve apresentar-se de modo que evite derramamento da carga nas vias.

Art. 89

Os veículos de transporte de carga e os coletivos deverão conter inscrição de sua tara, ou lotação, em local visível.

Art. 90

É proibido o uso, nos veículos, de emblemas, escudo ou distintivos com as cores da Bandeira Nacional, salvo nos de representação pessoal do presidente da República e dos presidentes do Senado Federal, Câmara dos Deputados e Supremo Tribunal Federal.

Art. 92

São equipamentos obrigatórios:

- I - Dos veículos automotores e ônibus elétricos:
 - a - pára-choques, dianteiro e traseiro;
 - b - protetores das rodas traseiras dos caminhões;
 - c - espelhos retrovisores, interno e externo;
 - d - limpadores de pára-brisa;
 - e - pala interna de proteção contra o sol (pára-sol) para o condutor;
 - f - faroletos e faróis dianteiros de luz branca ou amarela;
 - g - lanternas de luz vermelha na parte traseira;
 - h - velocímetro;
 - i - buzina;
 - j - dispositivo de sinalização luminosa ou refletora de emergência, independente do circuito elétrico do veículo;
 - l - extintor de incêndio, para veículos de carga e de transporte coletivo;
 - m - silenciador de ruídos de explosão do motor, exceto para os ônibus elétricos;
 - n - freios de estacionamento e de marcha, com comandos independentes;
 - o - luz para o sinal: “PARE”;
 - p - iluminação da placa traseira;
 - q - indicadores luminosos de mudança de direção, à frente e atrás;
 - r - cinto de segurança para árvore de transmissão de veículos de transporte coletivo e de carga;
 - s - pneus que ofereçam condições mínimas de segurança;
- II - de reboque e semi-reboque:
 - a - pára-choque traseiro;
 - b - protetores das rodas traseiras;
 - c - lanternas de luz vermelha na parte traseira;
 - d - freios de estacionamento e de marcha, com comandos independentes, para os de capacidade superior a setecentos e cinquenta quilogramas (750 kg);
 - e - luz para o sinal “PARE”;
 - f - iluminação da placa traseira;
 - g - indicadores luminosos de mudança de direção, atrás;

- h - pneus que ofereçam condições mínimas de segurança.

Art. 103

Os veículos de transporte de inflamáveis, líquidos ou gasosos, de explosivos ou de material físsil terão suas carroçarias pintadas de cor verde e uma faixa horizontal, branca, de quarenta centímetros (40 cm) de largura, em toda a sua extensão, a meia altura, na qual se inscreverá o dístico "INFLAMÁVEL", "EXPLOSIVO" ou "MATERIAL FÍSSIL", pintado com tinta refletora de cor vermelha nas laterais e na traseira.

Art. 156

O Conselho Nacional de Trânsito poderá estender a exigência do exame psicotécnico aos candidatos à habilitação a todas as categorias de veículos automotores.

Art. 190

Sem prejuízo de multa fixada no artigo anterior, o veículo que transitar com excesso de peso somente pode prosseguir viagem após descarregar o que seja superior:

- a - ao limite fixado no item I do artigo 82;
- b - a mil quilogramas sobre o limite fixado no item II do artigo 82, atendidas as condições previstas nos itens I e II do artigo 83;
- c - a quinhentos quilogramas sobre o limite decorrente da situação prevista no parágrafo único do artigo 83;
- d - a setecentos e cinquenta quilogramas por eixo de conjunto de eixos, sobre os limites fixados nos itens III e IV do artigo 82;
- e - ao limite diferencial de mil e setecentos quilogramas, para o caso que trata o parágrafo terceiro do artigo 82.

CAPÍTULO XI - DISPOSIÇÕES GERAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 234

A Carteira Nacional de Habilitação tem fé pública e vale como documento de identidade.

“Lei da Balança”

Art. 237

No Distrito Federal, o registro, o licenciamento e o emplacamento de veículos competirão à Prefeitura.

Art. 239

A fiscalização dos limites de peso far-se-á ao longo das rodovias, com a utilização de balanças fixas ou móveis.

Art. 240

É facultado, aos órgãos sob cuja jurisdição se encontrem as rodovias, reduzir os limites constantes dos artigos 82 e 83, parágrafo único, em função de suas condições específicas, mediante aprovação do Conselho Nacional de Trânsito, ouvido o Ministro dos Transportes.

Art. 241

O Ministro dos Transportes será ouvido nos casos de alteração dos limites de peso estabelecidos neste Regulamento.

Art. 246

Fica assegurado o trânsito, durante os cinco (5) anos imediatamente seguintes à entrada em vigor deste Regulamento, aos veículos cujas dimensões excedem, no máximo, de dez por cento (10%) às estabelecidas no artigo 81.

Art. 247

Será tolerado o excesso de uma (1) tonelada relativamente ao limite máximo fixado no artigo 82, itens II, III e IV, durante o prazo de cento e oitenta dias, contados da publicação deste Regulamento. Parágrafo único

Tolerar-se-á, também, em igual prazo, um excesso de 10% (dez por cento) sobre os limites previstos no artigo 79.

Art. 254

A exigência do exame psicotécnico prevista no artigo 156 deste Regulamento somente poderá fazer-se onde a repartição de trânsito estiver aparelhada para realizá-lo.

ANEXO 1

I - Conceitos e definições

Caminhão: veículo automotor destinado ao transporte de carga superior a mil e quinhentos quilogramas (1.500 kg).

Caminhão-trator: veículo automotor destinado a tracionar ou arrastar outro.

Catadióptrico: dispositivo de reflexão e refração da luz utilizado na sinalização de vias e veículos.

CETRA: Conselho Estadual de Trânsito.

CONETRA: Conselho Territorial de Trânsito.

CONTRA: Conselho Nacional de Trânsito.

CONTRAN: Conselho de Trânsito do Distrito Federal.

DENTRA: Departamento Nacional de Trânsito.

Micro-ônibus: veículo automotor destinado ao transporte coletivo com capacidade para até vinte (20) passageiros.

Misto: veículo automotor destinado ao transporte de carga e passageiro.

Ônibus: veículo automotor de transporte coletivo com capacidade para mais de vinte (20) passageiros, ainda que, em virtude de adaptações com vista a maior comodidade destes, transporte número menor.

Reboque: veículo de um ou mais eixos, que se move tracionado por veículo automotor.

Semi-reboque: veículo de um ou mais eixos traseiros, que se move articulado e apoiado na sua unidade tratora.

Trânsito: utilização das vias públicas por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos conduzidos ou não, para os fins de circulação, parada e estacionamento.

Trator: veículo automotor construído para realizar trabalhos agrícolas, de construção ou pavimentação, e tracionar outros veículos ou equipamentos.

Veículo-articulado: composição de duas unidades, sendo a primeira um caminhão-trator, e a segunda, um semi-reboque.

Veículo conjugado: composição de duas unidades, sendo a primeira um veículo automotor e a

“Lei da Balança”

segunda, um reboque ou equipamento de trabalho agrícola, construção ou pavimentação.

Via pública: rua, avenida, estrada, logradouro, caminho ou passagem aberta ao trânsito.

RESOLUÇÃO 505, de 23.04.69

- I - ...
- II - Que todos os veículos fabricados a partir de 1º de janeiro de 1970, para que possam utilizar os valores aprovados de peso bruto total, veículo equipado com 3º eixo, e capacidade de tração, veículo adaptado para caminhão-trator (cavalo-mecânico), deverão apresentar Certificado de Adaptação de Chassis de Caminhão, emitido pela empresa adaptadora, contendo no verso a Credencial do Adaptador, fornecida pelo fabricante do veículo, de acordo com os modelos anexos; e que os veículos que tenham a conversão para uso de 3º eixo ou caminhão-trator executado pelo próprio fabricante, ficam dispensados do referido Certificado, desde que a mencionada conversão, ou o seu emprego como equipamento original da fábrica, conste de seu documento de propriedade.

RESOLUÇÃO 127, DE 30.06.70, DO GEIMOT

- I - Fixar em 10 (dez) toneladas o limite máximo de peso bruto por conjunto de dois eixos em tandem, dotados de dois pneumáticos cada um, quando a distância entre os dois planos verticais, normais ao eixo longitudinal do veículo, que contenham os centros das rodas, for superior a 1,20 m (um metro e vinte centímetros) e inferior ou igual a 2,40 m (dois metros e quarenta centímetros);
- II - Fixar em 22 (vinte e duas) toneladas o limite máximo de peso bruto por conjunto de três eixos em tandem, sendo dois eixos com quatro pneumáticos cada um, e um, auto-direcional, de dois pneumáticos, com as mesmas limitações de distância entre-eixos contidas no item I.

RESOLUÇÃO 40.75, DE 22.05.75

Dispõe sobre a relação potência/peso dos veículos de carga nacionais. Vamos nos restringir aos tópicos que mais nos interessam.

Art. 1.º

Os registros de Peso Bruto Total e Capacidade Máxima de Tração, a serem concedidos pelo Conselho de Desenvolvimento Industrial, para todos os veículos de carga do ano de fabricação 1978 e seguintes, deverão atender ao índice mínimo de 6 cv DIN 70.020/t ou equivalente.

§ 1.º

Os registros já concedidos permanecerão válidos para os veículos do ano de fabricação até 1977, inclusive.

Caixa: 73

Lote: 59

PL Nº 2049/1983

65

"Destaques da Lei da Balança"

Art. 79

Nenhum veículo, ou combinação de veículos de carga, poderá transitar com peso bruto total superior ao fixado pelo fabricante nem ultrapassar a capacidade máxima de tração da unidade tratora.

§ 1.º

Os limites referidos neste artigo serão aprovados pelo Ministério da Indústria e do Comércio e constarão do Certificado de Registro de Veículo.

§ 2.º

O Ministério da Indústria e do Comércio fixará os limites de peso bruto total e a capacidade de tração dos veículos de fabricação estrangeira, obedecendo o disposto neste Regulamento.

COMENTÁRIO

O artigo 79 é claro: quem fixa o limite do veículo é o fabricante. O que a lei faz é limitar o máximo permitido para todos os veículos. Desta forma, para um veículo estar dentro da lei são necessárias duas coisas ao mesmo tempo:

1. Estar dentro dos limites fixados no decreto.
2. Respeitar o limite determinado pelo fabricante.

CONCEITO

PBTA - Peso bruto total admissível:

veículo a vazio (DIN 70.020) + peso da carroçaria + carga líquida.

CMT - Capacidade máxima de tração:

caminhão-trator (cavalo) + semi-reboque + carga líquida.

ou

Veículo a vazio (DIN 70.020) + carroçaria + reboque + carga líquida do caminhão e do reboque.

Art. 80

Nenhum veículo poderá ter modificadas suas características, sem prévia autorização da autoridade do trânsito.

§ 1.º

Excetua-se do disposto neste artigo a mudança de

motor, a qual, porém, deverá ser comunicada à autoridade de trânsito nos 30 (trinta) dias imediatamente seguintes ao em que se verificar.

COMENTÁRIO

Além do motor, uma posterior resolução (resolução 505 do GEIMEC/MIC, de 23.04.69) permite, dentre outras coisas, a adaptação do 3.º eixo em veículos que não o tenham original de fábrica, porém coloca limites, como veremos mais adiante. É neste artigo que se enquadram todas as modificações, tais como: alongamento do chassi, colocação de turbo-compressor em motores de aspiração normal, troca de rodagem dos pneus (quando não forem os especificados da fábrica), etc. Qualquer modificação somente poderá ser efetuada com autorização prévia de uma autoridade de trânsito.

RESOLUÇÃO 505, de 23.04.69

COMENTÁRIO

Com base no Regulamento do Código Nacional de Trânsito, o extinto GEIMEC emitiu a resolução 505, da qual extraímos o que é mais significativo quanto à adaptação do 3.º eixo.

- II - Que todos os veículos fabricados a partir de 1º de janeiro de 1970, para que possam utilizar os valores aprovados de peso bruto total, veículo equipado com 3.º eixo, e capacidade de tração, veículo adaptado para caminhão-trator (cavalo-mecânico), deverão apresentar Certificado de Adaptação de Chassis de Caminhão, emitido pela empresa adaptadora, contendo no verso a Credencial do Adaptador, fornecida pelo fabricante do veículo, de acordo com os modelos anexos, e que os veículos que tenham a conversão para uso de 3.º eixo ou caminhão-trator executada pelo próprio fabricante ficam dispensados do referido Certificado, desde que a mencionada conversão, ou o seu emprego como equipamento original da fábrica, conste de seu documento de propriedade.

COMENTÁRIO

Com os respectivos certificados, cujo modelo se tem logo abaixo, a adaptação do 3.º eixo passou a ser legal e fato normal, não contrariando o artigo 80.

Art. 84

Nenhuma combinação de veículos poderá constituir-se de mais de duas unidades, incluída a unidade tratora.

COMENTÁRIO

Só podem trafegar por vias públicas caminhões simples ou caminhão + um reboque ou caminhão-trator + um semi-reboque; não se permite, por exemplo, um caminhão-trator + um semi-reboque + um reboque todos engatados, mesmo que vazios.

RESOLUÇÃO 40.75 DE 22.05.75

Dispõe sobre a relação potência/peso dos veículos de carga nacionais. Vamos nos retringir aos tópicos que mais nos interessam.

Art. 1.º

Os registros de Peso Bruto Total e Capacidade Máxima de Tração, a serem concedidos pelo Conselho de Desenvolvimento Industrial, para todos os veículos de carga do ano de fabricação 1978 e seguintes, deverão atender ao índice mínimo de 6 cv/t DIN 70.020 ou equivalente.

§ 1.º

Os registros já concedidos permanecerão válidos para os veículos do ano de fabricação até 1977, inclusive.

COMENTÁRIO

Os veículos fabricados até 1977 poderão respeitar os pesos constantes em seu certificado (§ 1.º); os veículos produzidos a partir de 1978, inclusive, devem ter uma relação potência/peso de 6 cv/t.

medidos conforme norma DIN 70.020 ou equivalente. Assim, um caminhão com, por exemplo, 240 cv (DIN), como o LS-1924, terá como carga máxima: 240 cv divididos por 6 t (da lei) = 40 t. Outro exemplo:

o 1519 tem 192 cv (DIN)

$192 \text{ cv} \div 6 \text{ t (da lei)} = 32 \text{ t}$

Como sempre o PBTA e a CMT deverão constar do certificado do veículo.

Art. 88

A carroçaria dos veículos de transporte de carga deve apresentar-se de modo que evite derramamento da carga nas vias.

COMENTÁRIO

Aqueles que trabalham com caminhões basculantes ou caminhões-betoneiras devem dar muita atenção a este artigo.

Caixa: 73

Lote: 59

PL N° 2049/1983

67

Caminhões-basculantes MBB

Modelo	PBTA	CMT	ED	ET	ET c/ 3.º eixo	Volume da caçamba
LK-1113	11000	19000	3600	7500	(1)	3,5 a 4 m ³
LAK-1113	11000	19000	3600	7500	(1)	3,5 a 4 m ³
LK-1313	13000	21650	4500	8800	(1)	4,5 a 5 m ³
LK-1316	13000	22500	4500	8800	(1)	4,5 a 5 m ³
LK-1513	15000	21650	5000	10000	(1)	5,5 a 6 m ³
LK-1516	15000	22500	5000	10000	(1)	5,5 a 6 m ³
LK-1519	15000	32000	5000	10000	(1)	5 a 5,5 m ³
LK-2213	21650	21650	5000		17000	8 a 9 m ³
LK-2216	22000	22500	5000		17000	8 a 9 m ³
LK-2219	22000	32000	5000		17000	8 a 9 m ³

Caminhões-betoneiras

Modelo	PBTA	CMT	ED	ET c/ 3.º eixo	Volume de betoneira	Torque na to- mada de força	Observações
LB 2213	21650	21650	4800	17000	5 m ³	28 mkgf	6 x 4
LB-2216	22000	22500	5000	17000	5 m ³	28 mkgf	6 x 4
LB-2219	22000	32000	5000	17000	5 m ³	45 mkgf	6 x 4 com divisor de torque

(1) Não é recomendado.

Nota:
Os caminhões produzidos pela MBB estão inseridos no Certificado de Registro de Fabricação n.º 73/I/79 do CDI, emitido em 02.03.1979, e estes veículos, quando em operação, não poderão ultrapassar os limites de carga fixados, nem possuir quantidade de eixos superior à indicada no referido documento.

PERTENCE A

Nome _____

Empresa _____

Endereço _____

Mercedes-Benz do Brasil S.A.
Edição: Organização de Vendas
Depto. de Promoção de Vendas
Elaboração Gráfica: Depto. de Propaganda
Cód. B-09916510-0480 - 10000

Obs.:
Este manual de bolso é de caráter informativo, não servindo como instrumento legal.

Revista BR

Revista BR - Junho 1993
R\$ 1,00 / 0,40

Cortesia NTC
Escritório de Representação
em Brasília
Tele: 225-8378 - 225-8703

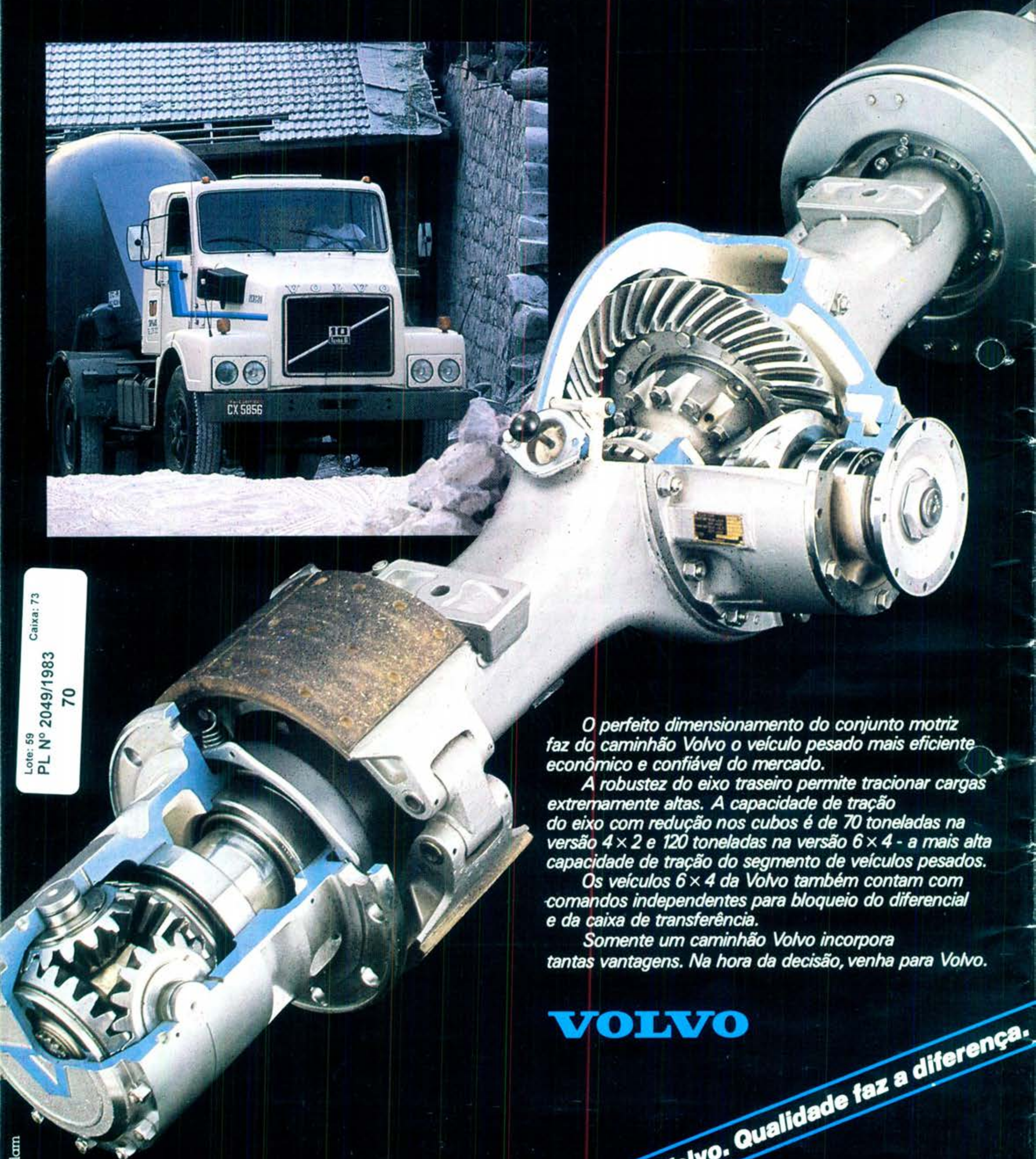
VIDE REPORTAGEM PÁG. 13

SAFRA: O DILEMA DO ESCOAMENTO



Qualidade com resistência.

**O eixo traseiro Volvo
não deixa ninguém a pé com a carga na mão.**



Lote: 59

Caixa: 73

PL N° 2049/1983

70

O perfeito dimensionamento do conjunto motriz faz do caminhão Volvo o veículo pesado mais eficiente econômico e confiável do mercado.

A robustez do eixo traseiro permite tracionar cargas extremamente altas. A capacidade de tração do eixo com redução nos cubos é de 70 toneladas na versão 4x2 e 120 toneladas na versão 6x4 - a mais alta capacidade de tração do segmento de veículos pesados.

Os veículos 6x4 da Volvo também contam com comandos independentes para bloqueio do diferencial e da caixa de transferência.

Somente um caminhão Volvo incorpora tantas vantagens. Na hora da decisão, venha para Volvo.

VOLVO

Volvo. Qualidade faz a diferença.

Editorial

Cortesia N T C

Escritório de Representação
em Brasília.

Tels: 225-6378 - 225-9703

É sempre muito fácil criticar medidas, depois de tomadas. A partir desse conceito e para evitar críticas, muitos delongam a tomada de decisões ao máximo possível, esquecendo-se que, às vezes, é preferível tomar uma decisão com rapidez, embora sujeita a riscos calculados, do que esperar para tomar a decisão quando ela já não tem nenhum efeito.

Da mesma forma, há aqueles que, convencidos da necessidade de certas medidas, acham melhor adotá-las em doses homeopáticas, na expectativa de que assim possam ser melhor absorvidas. No entanto, há certas decisões que, por mais duras que sejam, não podem ser postergadas e nem podem ser adotadas por partes. Exemplo do que foi dito encontra-se no comportamento de nossa política econômica, que nos últimos tempos parece que tem sido feita acompanhando o maior ou menor poder de pressão daqueles que eventualmente possam por ela ser atingidos.

Desde as eleições de novembro de 82, toda a Nação sabe que nossa economia está gravemente enferma. A dívida externa, sobre a qual tantas vezes se apregoou estarem os credores estrangeiros absolutamente tranquilos, por saberem como era bem administrada, de repente transformou-se em verdadeiro pesadelo; já não tínhamos capacidade de honrá-la nos prazos certos, tornando-se necessário, para manter a credibilidade do País, que a dívida fosse "rolada", fazendo-se mister, para tanto, obter recursos do Fundo Monetário Internacional.

Naquela época, e em todas as vezes em que foram entrevistadas a res-

peito, as autoridades monetárias sempre procuraram minimizar a gravidade do fato, como se o simples recurso ao FMI solucionasse todos os problemas, sendo desnecessárias quaisquer medidas adicionais.

Apesar de a Carta de Intenções deixar claro que o apoio do FMI implicaria na necessidade de sérias restrições à economia nacional, os ministros da área sempre procuraram fazer entender que se tratava de mera formalidade, o que não deveria refletir-se em nenhuma providência adicional.

Essa atitude tibia, naturalmente tentando evitar fornecer à oposição munição para engrossar suas críticas à política econômica, conseguiu o milagre de produzir resultado exatamente contrário. Ao se ministrar ao doente doses inferiores àquelas necessárias a que se debelasse a doença, criou-se no organismo da economia brasileira resistência tal, que doses cada vez maiores só faziam aumentar a enfermidade, levando a economia a um beco sem saída.

Em relação à política salarial, tenta-se criar empregos, diminuindo as horas de trabalho e penalizando a dispensa de empregados, de forma que torna-se impossível o saneamento econômico das empresas em má situação. Isto é, para preservar alguns de seus empregos inviabiliza-se todos os que elas proporcionam.

Sobre a política de derivados de petróleo, o Governo insiste em penalizar toda a Nação, agravando substancialmente seus preços, para viabilizar, num momento completamente inadequado, outras alternativas energéticas e até programas de interesse nacional duvidoso. Esquecem que o pre-

ço dos combustíveis influi pesadamente sobre toda a economia, estando na origem da inflação, da recessão, do desemprego e da perda de competitividade de nossos produtos no Exterior, que para ser restabelecida, exige máximas e mínimas desvalorizações que, encarecendo os produtos importados e o petróleo, reiniciam o círculo vicioso da inflação.

Também muito tem-se falado sobre o problema das altas taxas de juro e da necessidade de medidas para controlá-las. A rigor, as taxas de juro também são consequência e não a causa dos problemas econômicos. Na raiz dessas altas taxas de juro está o fato de que a voracidade da estatais, de um lado açambarca todo o dinheiro dos aplicadores no mercado de ações, onde, com seus "blues chips", levam parte do leão que se aplica em ações. De outro lado, no mercado financeiro, tomam quase todo o dinheiro disponível para satisfação de suas necessidades insaciáveis. Assim, secando as fontes de recursos das empresas privadas e deixando para que disputem apenas alguns minguados cruzeiros, as estatais são as grandes responsáveis pelo alto custo do dinheiro no Brasil.

Dessa forma, embora seja válido tabelar as taxas de juro, esta medida só terá consequências benéficas se for acompanhada de providências para restringir o acesso das estatais ao mercado de ações e ao mercado financeiro.

Ou temos a coragem de enfrentar os desagradados momentâneos e as críticas da oposição, ou então caminharemos cada vez mais para um beco sem saída.

Índice

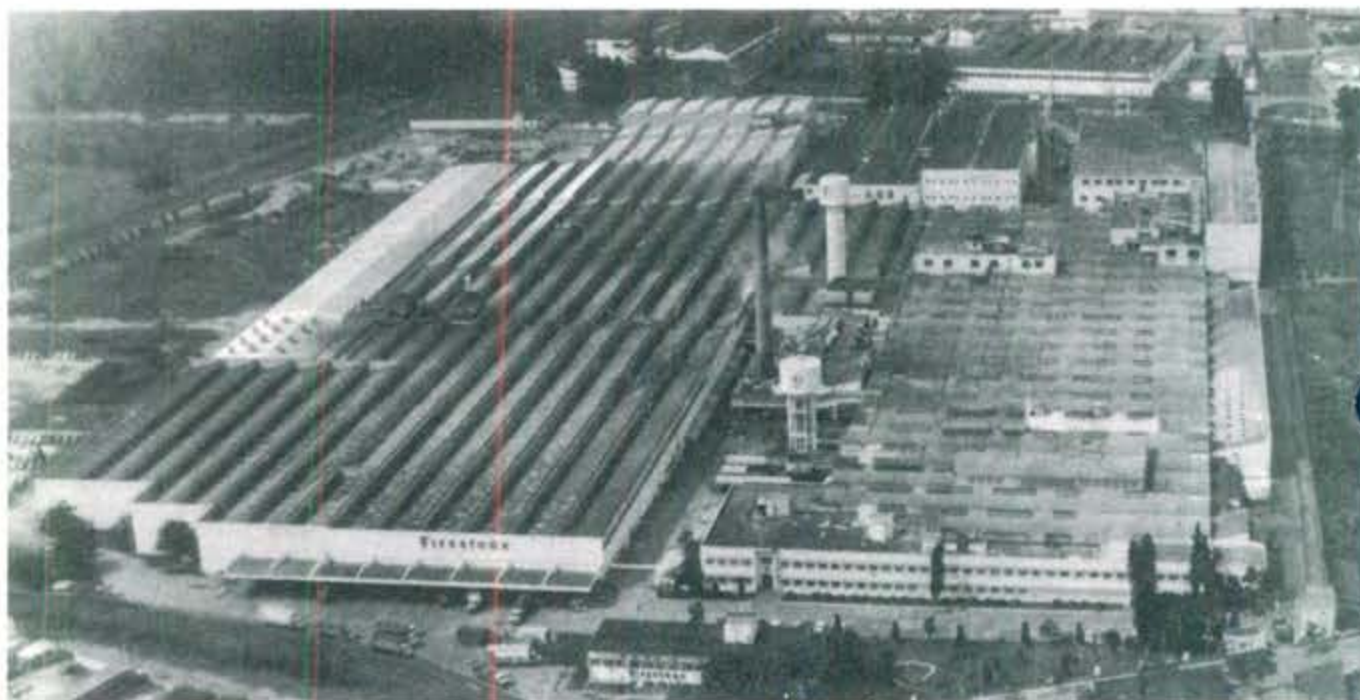
Contra-Peso	4	Amortecedores	28
Roubo de Carga	8	Renovação de Frota	38
Balanças	13	Estradas	40
Supersafra	18	Associação de Caminhoneiros	44
Tabela: Saiba Quanto Custa	21	Trânsito Livre	46

Firestone chega aos 60 anos com 88 milhões de pneus

São 88 milhões de pneus fabricados até agora. Esse é o saldo que a Indústria de Pneumáticos Firestone S.A. apresenta hoje, quando comemora os seus 60 anos de atuação no Brasil. Tudo começou em 1923, quando o então presidente da República, Arthur Bernardes, assinou decreto liberando instalação da Firestone Tire & Rubber Company, de Akron, Ohio, no País.

O primeiro escritório da companhia foi instalado em São Paulo e, posteriormente, com a prosperidade do empreendimento e a grande disponibilidade de matéria-prima — a borracha amazônica — uma outra unidade de vendas foi aberta no Rio de Janeiro, em 1927.

Em 1939, um salto maior: criava-se a Cia. Firestone do Brasil, que se chamaria depois Pneumáticos Firestone S/A, com o objetivo de industrializar aqui seus produtos, ou seja, fabricar no Brasil pneus, câmaras de ar e artigos de borracha. Para tanto, iniciou-se a construção da primeira



fábrica, no município paulista de Santo André. Um ano depois, nascia nas novas instalações o primeiro pneu totalmente nacional.

Ao completar 50 anos, em 1973, a Firestone alcançava um total de 36 milhões

de pneus produzidos, quase 1/3 do total nacional da época. E hoje ela atinge os 88 milhões de pneus. Tudo isso foi conseguido, graças à alta tecnologia empregada e ao rigoroso controle de qualidade, através do uso de computadores.

Vitória dos transportadores

A idéia inicial do secretário estadual de Transportes do Rio de Janeiro, José Colagrossi, era o fechamento da Avenida Brasil ao tráfego de caminhões, diariamente das 6 às 8h30. Uma idéia que os transportadores e caminhoneiros rejeitaram, alegando que os prejuízos seriam altos, principalmente entre os que levam mercadorias para o cais do porto.

O problema, no entanto, permaneceu exigindo do secretário novas medidas que viabilizassem o tráfego no percurso, abalado pelo excesso de ônibus e caminhões, principalmente na hora do rush. Um problema que, segundo o secretário, será resolvido neste mês, com as faixas seletivas para caminhões. Essa medida foi ampla-

mente debatida e vem beneficiar principalmente as populações mais carentes da Zona Norte e Baixada Fluminense, facilitando também o tempo das viagens, que terão tráfego mais livre.

Ocupando o lado direito da pista central, as faixas seletivas para caminhões vão funcionar das 6 às 8h30, no horário do rush matinal. No reto do dia — ao contrário do que acontece com as faixas seletivas de ônibus — poderão ser usadas indistintamente também por carros de passeio.

O secretário assegurou também que, quando a medida entrar em vigor, as pistas laterais ficarão destinadas apenas aos ônibus urbanos e automóveis.

Aprovado os 100 quilômetros

A Câmara dos Deputados aprovou recentemente o projeto de lei do ex-deputado Mário Stam (PDS-PR), que amplia para cem quilômetros horários o limite máximo de velocidade dos veículos, "se as condições técnicas das vias de trânsito rápido e das vias preferenciais o permitem". O parlamentar justificou seu projeto dizendo que "poucos países adotam, em suas pistas pavimentadas, velocidades máximas inferiores a cem quilômetros horários, porque a velocidade onde ocorre o menor consumo de combustível situa-se, em todos os veículos, em torno de cem quilômetros horários".

É fácil encontrar os verdadeiros amigos do Scania pelo Brasil.



Até caminhão durável e resistente como o Scania, chega uma hora que precisa de alguma coisinha. Às vezes, essa hora chega quando você está longe de casa, no outro extremo do país, por exemplo.

Isto não importa. Em qualquer lugar que você esteja, procure a casa de um amigo de confiança: o Concessionário Scania. Sempre identificado pela marca Scania. Aí você vai encontrar peças genuínas e serviços especializados.

Além da amizade e da competência que só um autêntico especialista Scania pode oferecer para o seu caminhão.

SCANIA

O nome mais respeitado em peças e serviço.

Em busca de economia

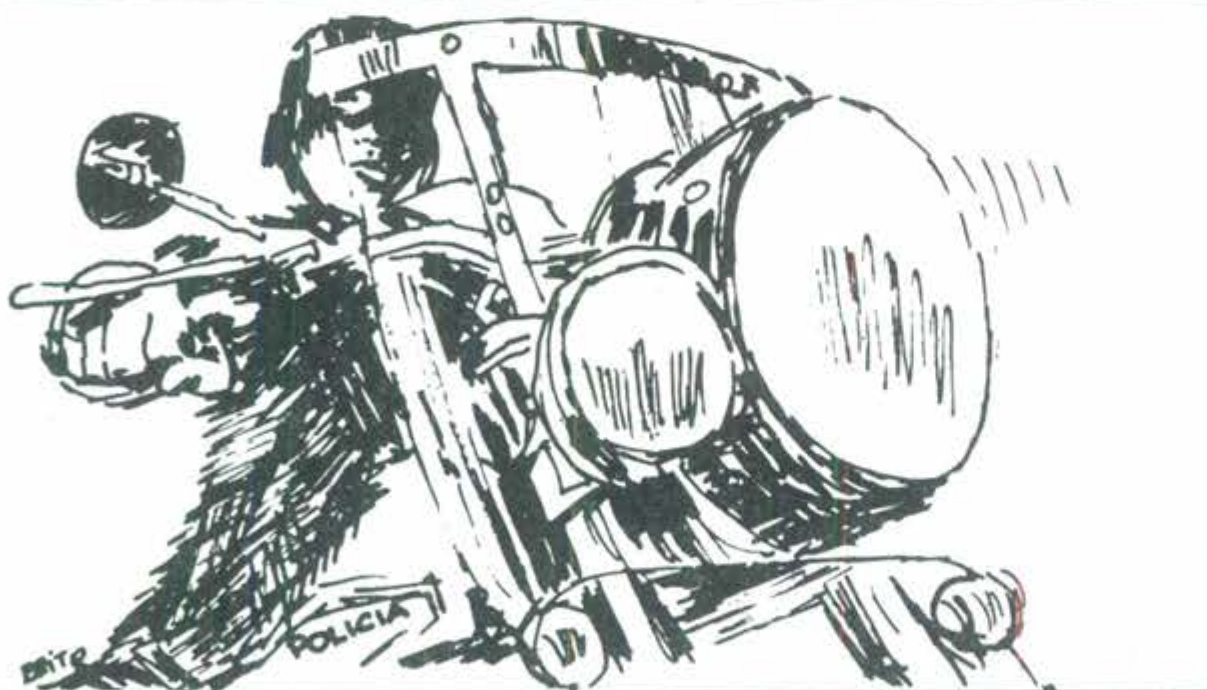
Com o objetivo de facilitar o escoamento de safras agrícolas, o secretário dos Transportes, Horácio Ortiz, afirmou que a construção de estradas vicinais é prioritária. Reunido com engenheiros do DER e com uma Comissão de Transportes, chefiada pelo engº Job Nogami, presidente do Comitê Internacional de Solos Tropicais, Ortiz nomeou uma comissão de avaliação sobre pavimento de baixo custo, que apresentando relatório, propiciará o início das obras.

Na opinião dos técnicos, a pavimentação com solo arenoso fino, aplicada nos 400 quilômetros de estradas vicinais em implantação na região Oeste do Estado e

Pontal do Paranapanema, é a mais indicada para o tipo de tráfego dessas vias, que apresentam pequena média diária de veículos e por custar mais barato.

Horácio Ortiz e Nogami discutiram ainda o aproveitamento das estradas municipais já existentes, para reduzir o custo de construção, evitando-se, assim, maiores gastos com terraplenagem. Verificou-se também a possibilidade de o DER construir com recursos próprios as obras de arte necessárias (pontes, principalmente), ao longo do traçado, medida que permitirá a utilização do financiamento a ser obtido junto ao BNDE, para pavimentar maior número de estradas.

Reforço na Polícia Rodoviária Estadual



O novo comandante da Polícia Rodoviária Estadual, cel. Miguel Sétimo Gannoni, declarou recentemente que uma das metas da Secretaria dos Transportes é o aparelhamento do contingente policial paulista, através da compra de novas viaturas e novos equipamentos, como radares, binóculos, cronômetros, bafômetros, etc. E, para o sucesso desse reaparelhamento, afirmou contar com total apoio do DER, ressaltando que espera também a colaboração dos motoristas para que seja formada a triologia policiamento — engenharia — educação, especialmente no que diz respeito à sinalização viária, agre-

dida pelos abusos de usuários que não se conscientizaram ainda da sua importância.

Os trinta e cinco novos policiais que estão reforçando o atual efetivo da Polícia Rodoviária, completaram curso de especialização ministrado durante três meses, ocasião em que receberam noções de técnicas de policiamento, engenharia de tráfego e direção defensiva, legislação de trânsito, relações públicas, comunicações de rádio, extinção de incêndio, manutenção de viaturas e socorro de urgência e feridos em acidentes.

DER agiliza operações

Com metade do maquinário e veículos rodoviários parados, por falta de manutenção, o DER deu início a um plano de recuperação, aprovado pelo secretário dos Transportes, Horácio Ortiz. Nos três últimos anos, com metade de seu equipamento de terraplenagem e pavimentação desativado por falta de recursos, o DER recebeu inúmeras queixas generalizadas sobre a má situação das estradas paulistas, exigindo a aprovação do plano de emergência, pelo qual o DER adquire de imediato 4.300 pneus, setor de maior deficiência.

Ortiz informa que a operação desse equipamento é urgente, em virtude de o DER ter dado início ao plano de recuperação das estradas, aprovado pelo governador Montoro e que começa a ser desenvolvido agora em julho. De acordo com esse plano, serão recompostos numerosos pontos e trechos a fim de impedir o prosseguimento da deterioração das pistas, agravada por falta de manutenção. Somando-se os trechos de todas as estradas a serem recuperadas, atinge-se quatro mil quilômetros de extensão.

Distribuídos pelas treze Divisões Regionais, o equipamento, que tem idade média de dez anos, para ser devidamente recuperado e operado, vai exigir um investimento governamental de 5 bilhões de cruzeiros.

O titular da Pasta explicou que a rede estadual teve seus problemas agravados pelas chuvas dos últimos dias, especialmente na região do Vale do Ribeira e do Paranapanema, e que os objetivos básicos do governador Franco Montoro são garantir a segurança do tráfego nas rodovias, evitando a progressão dos defeitos constatados pela falta de manutenção.

Desses cinco bilhões de cruzeiros, destacou o secretário, cerca de 2,8 bilhões serão aplicados na contratação de trabalhadores braçais, feitores e encarregados de turma. O montante restante será utilizado na compra de peças para máquinas e caminhões das divisões regionais do DER, as quais serão responsáveis pelas obras. Os recursos serão empregados também no aparelhamento das Patrulhas Rodoviárias (que prestam assistência aos municípios) e na aquisição de massa asfáltica.

Até novembro, conforme declarações do secretário, grande parte do programa estará concluído, com rede viária preparada para atender à demanda de tráfego, que normalmente se intensifica nos fins de ano.

CONTRA PESO DA INDÚSTRIA

- A BOSCH está lançando nova moto-bomba hidráulica de 12 a 24 volts, apresentada com ou sem válvula reguladora de fluxo de pressão. O dispositivo é empregado em equipamentos de elevação, tais como empilhadeiras elétricas e sistemas hidráulicos auxiliares, em veículos de grande porte.

- A VOLVO do Brasil acaba de montar o 5000 motor, em sua fábrica, na cidade industrial de Curitiba. Trata-se do modelo TD 100 G, de novíssima geração e que está equipando os caminhões N10. O motor 5000 foi montado num cavalo mecânico N1016, última novidade lançada pela Volvo que produz em média oito motores por dia, destinados aos caminhões N10 e N12. A produção do 5000 motor um TD 100 G de 270 cavalos acontece em menos de quatro anos após ter sido montado o primeiro, em agosto de 1979.

A WAPSA lança as novas buzinas Paquera, mais recente novidade de equipamentos elétrico para veículos. As novas buzinas são fabricadas com frequência de 420 Hz (grave) e 510 Hz (agudo) em 12 volts e comercializadas individualmente ou em forma de kit, em atraente embalagem contendo um par de buzinas, um relé e suportes universais, que permitem fácil adaptação em qualquer veículo. Filtro microporoso que impede a entrada de água e impurezas, soldagem ultrasônica e tratamento antiferrugem, são características exclusivas das buzinas Paquera que segundo o fabricante lhes asseguram qualidade permanente de som e grande durabilidade, além de garantia de um ano.

- O AUTO POSTO AVENIDA Ltda., situado em Sorocaba, e o Posto Lava-Bem Ltda., da cidade de Salto, são exemplos de postos de abastecimento de combustível e de lavagem de veículos, que passaram a adotar a informática, com a finalidade de agilizar seus serviços internos.



- A SCANIA do Brasil está exportando lote de 29 caminhões R112, juntamente com peças de reposição, para a Zâmbia, em negociação que totaliza US\$ 1.7 milhão (valor FOB). Trata-se de negócio bastante inusitado para a Scania, já que marca o início de comercialização com aquele país africano e, ainda, é a primeira vez

- A VOLVO do Brasil informa que seu Caminhão N10-4x2 está cadastrado na Agência Especial de Financiamento Industrial — Finame, estando, portanto, em condições de receber os financiamentos desse órgão que hoje se constitui em importante alternativa em razão do prazo e condições vantajosas.

que a fábrica produz veículos com o conjunto de direção disposto à direita da cabine. Segundo informações da Divisão de Exportação da empresa, os caminhões foram produzidos 60 dias após a confirmação do pedido, o que constitui tempo recorde para a entrega.

- A ALCAN do Brasil está lançando nova carroçaria de caminhões, inteiramente construída com perfis extrudados de alumínio. Pesando 50% a menos que as carroçarias convencionais de madeira, a nova carroçaria aumenta a carga útil dos caminhões, oferece maior durabilidade e dispensa qualquer tipo de acabamento.



- Os compressores VARGA E-L 1.300 e 1.600, equipamentos originais em 100% dos caminhões fabricados pela Volvo, passaram a dotar os veículos Saab-Scania, num reconhecimento à moderna tecnologia usada na fabricação desses produtos. Segundo seus fabricantes, os compressores Varga alcançam um deslocamento de ar em menor espaço de tempo que os similares e têm maior durabilidade, uma vez que seus virabrequins, montados em mancais de rolamentos e com bielas reforçadas, proporcionam longa duração ao conjunto.

- A FIAT-ALLIS lançou dois novos modelos de pás carregadeiras articuladas sobre rodas que passam a integrar sua linha de 13 máquinas produzidas no Brasil. A empresa pretende exportar, neste ano, 60 milhões de dólares, que corresponderão a 60% do faturamento global da empresa.



- A KADRON está lançando duas novas linhas do setor de autopeças: molas helicoidais e amortecedores, aumentando ainda mais a gama de produtos e serviços que seus revendedores poderão prestar ao usuário. Com duplo controle de qualidade os amortecedores e molas helicoidais já estão sendo comercializados, sendo que o amortecedor é facilmente reconhecível pela pintura externa, num vermelho-forte, cor predominante no logotipo da empresa.

Comboios armados, uma esperança

Em um ano, nove mortes e vinte caminhões roubados. Saldo nada positivo para a Transportadora Dracena que afirma ter tomado todas as medidas possíveis para prevenção de assaltos, sem, no entanto, lograr êxito. "Os covardes andam soltos pelas estradas a procura da sorte grande. Para o roubo de cargas preciosas não têm o menor constrangimento em matar", desabafa Djalma, da Transportadora Dracena. É o medo que viaja na boleia dos caminhões de minérios nos 3.600 quilômetros de estradas poeirentas entre Porto Velho e São Paulo: a rota da cassiterita.

Com prejuízo da ordem de 150 milhões de cruzeiros, Djalma fala das dificuldades enfrentadas nas estradas e da nova arma para combatê-las: formação de comboios. O primeiro deles, reunindo dez caminhões, partiu de Porto Velho dia 19, chegando a São Paulo no dia seis. Enfrentaram todo tipo de dificuldade — pneus furados, motor fundido, pesagem irregular, atoleiros em vários pontos —, mas, ilesos, os motoristas afirmam que a experiência foi positiva.

A novidade ficou a cargo das seguradoras que, com uma arrecadação de 10,5 bilhões de cruzeiros, no ano passado, e despesas de mais de seis bilhões com indenizações, assumiram a proteção do transporte contratando guardas da Pires Companhia de Segurança para acompanhar o comboio.

Proprietários de um escritório especializado em investigações de crimes contra as companhias de seguro, os advogados paulistas Pedro Paulo Negrini e Carlos Covizzi montaram então o sistema Salva Carga, organizando o primeiro comboio com serviço de segurança privada. Quatro guardas da Pires - Companhia de Segurança —, armados de revólveres e carabinas, viajaram com os caminhoneiros, surpreendendo até mesmo as autoridades matogrossenses com o ineditismo da operação. Em Porto Lacerda, o comboio foi interceptado pelas autoridades policiais da cidade que não entenderam de imediato ação dos guardas armados:

"Um tenente da Polícia Militar do

Foto: Wilson Rizzo/Jornalcoop



Djalma, da Dracena

Mato Grosso, ao ver os homens da segurança do comboio armados com racabinas, próximos de um restaurante onde todos almoçavam, pensou que eram assaltantes. Reuniu o destacamento e desarmou os homens que guardavam os caminhões. Depois de ler a ordem da Polícia Federal e do Ministério da Justiça autorizando a segurança armada, o tenente devolveu as armas e foi embora meio constrangido" — contou Djalma.

Transformada em reduto de assaltantes de estradas, Porto Velho despacha diariamente muitos caminhões com cassiterita, transportando o minério das Companhias Taboca, Oriente Médio, Brascar e Amazonense. Somente a Dracena manda para Volta Redonda (RJ), na época da seca, 120 caminhões de cassiterita por mês. Cada caminhão carrega em média de oito a 12 toneladas, sendo que o quilo desse "pó negro" custa Cr\$ 4.500,00. Como o policiamento praticamente não existe, os ladrões descobriram que roubar um caminhão carregado desse minério é muito mais fácil e lucrativo do que assaltar um banco.

Antonio Silva Leite, o Toninho, da Dracena, foi a última vítima dos ladrões de estradas que a polícia tem conhecimento. Toninho saiu em

março deste ano, guiando seu caminhão TT-4853 com oito toneladas de minério, avaliado em Cr\$ 21 milhões, e não chegou a seu destino, que era Volta Redonda. O corpo foi encontrado 60 dias depois, numa clareira da BR 364, com um tiro na cabeça. Os destinos da mercadoria roubada "só Deus sabe". Entretanto, em virtude da falta de policiamento nas fronteiras é muito provável que a cassiterita seja levada para a Bolívia ou para receptores de São Paulo, Rio de Janeiro e Minas Gerais. Mas, de acordo com as seguradoras, são vários os casos em que os próprios motoristas de caminhões desviam a carga. Simulam um roubo e garantem um bom salário para o resto da vida.

No mês passado por exemplo, os motoristas Paulo Sérgio Cunha, José Antonio Herculano e Severino Dal Paz desviaram para Aparecido Flores, em Avaré (SP), mercadoria orçada em 26 milhões de cruzeiros. Golpe que Negrini espera evitar com o Cadastro Nacional de Carga, criado depois de uma reunião entre os transportadores, autônomos e seguradoras realizada no escritório de advocacia Negrini, Covizzi. Com esse cadastro, o proprietário da transportadora, antes de entregar a carga, pode entrar em contato com o serviço recebendo todos os dados do motorista e caminhão. O falso motorista fica assim impedido de atuar, devendo diminuir em breve o número de carreteiros que pegam uma carga, dizem que foram assaltados e semanas depois reaparecem com seus caminhões em outros Estados a procura de novos fretes e golpes.

Qualquer pessoa que tiver informações sobre os caminhões roubados ou acidentados pode entrar em contato com o cadastro através do Sindicato dos Transportadores da região. O banco de dados computará nome da vítima, nome da seguradora, tipo de carga, valor total do prejuízo, tipo e local da ocorrência, marca do caminhão, nome da empresa, etc. O Cadastro Nacional de Carga é centralizado em São Paulo, onde funciona gratuitamente 24 horas por dia. Seu telefone é 258-9177.

A hora e a vez da decisão

Eliana Martinelli



Quanto custa uma lei? Muita discussão, pilhas de relatórios, marchas e contra-marchas, além de sangue, suor e lágrimas — no sentido literal da palavra, quando se trata de carga perigosa. Pelo menos é o que se constata, hoje, no Brasil, País dividido entre a sofisticação de algumas — e sérias empresas de transporte e a improvisação de outras e irresponsáveis — firmas patrocinadoras de pós-dinâmica e titânio em carretas mirabolantes.

Mas novos ventos começam a soprar — e a favor —, trazendo indícios de boas e sólidas mudanças.

O primeiro passo para a alteração do quadro atual do transporte de produtos perigosos tem data marcada — 19 de julho. Quando esta edição estiver circulando, provavelmente Cloraldino Soares Severo já terá assinado a Regulamentação dos Transportes Rodoviários de Bens. Este ato abrirá a desejada porta para a normatização, através de Portarias, das especialidades de transporte, estando aí, evidentemente, incluída a implantação de legislação específica sobre o traslado de carga perigosa. É bem verdade que essas Portarias não terão datas definidas para serem baixadas, mas também é verdade que o Governo — e o ministério dos Transportes em particular — está sensibilizado pe-

la importância e premência do assunto, o que, segundo fontes em Brasília, vai acelerar ao máximo a entrada em vigor da Portaria específica sobre carga perigosa.

POOL DE COLABORAÇÕES — Vários setores ligados, direta ou indiretamente, a esse tipo de atividade movimentaram-se, e movimentam-se, para arregimentar subsídios à redação das regras que entrarão em vigor. Tratando-se de um problema que envolve vários segmentos da sociedade — importadores, empresas transportadoras, fabricantes de equipamentos — e vários órgãos do Poder Público, o termômetro das opiniões sofre oscilações consideráveis. No entanto, parece que a minuta da Instrução elaborada pelo DNER - Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, com o auxílio de várias entidades, conseguiu equilibrar a febre dos envolvidos.

Nessa minuta foram incorporadas várias normas fixadas pela ABNT - Associação Brasileira de Normas Técnicas que, por sua vez, resultaram do consenso de um Comitê composto por representantes da Defesa Civil, Saúde Pública, transportadores, Corpo de Bombeiros, Hospitais, enfim, órgãos públicos e privados envolvidos. As normas, registradas no Inmetro — Instituto Nacional de Metrologia,

Normatização e Qualidade Industrial, dizem respeito a transporte, armazenagem, manuseio, compatibilidade, identificação dos produtos.

De todas essas, apenas a de nº 7.502 ainda não está devidamente registrada no Inmetro, mas Carlos Filkestein, consultor-técnico da NTC e membro da ABNT, explica que ela está em fase final de elaboração e normatizará não só o transporte como a armazenagem e o transbordo, além de classificar uma imensa gama de produtos perigosos, não só para o transporte rodoviário como para o intermodal. Alberto Henrique da Cruz Feliciano, secretário do Comitê de Cargas Perigosas da ABNT, por sua vez, garante que até o fim deste mês a 7.502 estará registrada, e que, como o DNER mostra-se bastante sensível ao trabalho da Associação, tendo mesmo um representante no Comitê, é bem provável que também a 7.502 seja integrada à minuta. "Estamos todos aguardando a decisão que vão tomar para a efetiva implantação da Instrução" — afirma.

ATROPELO NA CHEGADA — Mas, se a decisão está sendo agilizada — Paulo Alvim, diretor de Transporte do DNER e sua equipe estiveram em Brasília com a assessoria do ministro dos Transportes, →

"em regime de internato", discutindo a minuta — a indagação de todos é: a Instrução será baixada antes da Regulamentação do TRC? Porque se isso acontecer, ao invés de atender à expectativa geral de que a Instrução "entre" na Portaria que regulamentará a carga perigosa, impondo assim ao País uma só regra, suas exigências estariam limitadas ao âmbito das rodovias federais, abrindo caminho para intervenções estaduais e municipais em um setor já bastante congestionado de "palpites". Se, ao contrário, o Ministério dos Transportes incorporar essa Instrução à Portaria específica, estaria definitivamente afastada a possibilidade de "servir-se a dois padrões e duas leis", com eventuais discordâncias de interpretação.

Esse problema, no entanto, foi considerado pela assessoria jurídica do Ministério e Paulo Alvim, que retorna à Capital Federal na semana de 11 a 18, quando a versão final do documento será submetida a Cloraldino Severo, afirma que "embora ainda não possa dizer qual a forma de implantação da Instrução posso, no entanto, garantir que ela terá abrangên-

cia total". Dessa forma, o grande catalizador das opiniões do setor, o projeto do DNER, parece já ter conquistado seu lugar nas estradas, colocando, finalmente, o transporte nos eixos.

DIVERGÊNCIAS? — Apesar da grande corrida estar em sua reta final, continuam-se a formar grupos, sub-grupos, comitês e comissões para estudar o assunto. Isso se explicaria, conforme o secretário da ABNT, porque "todos estão tentando abrir uma picada, achar as melhores indicações". Estariam todos "se conscientizando". O certo é que há um grande clima de expectativa, visto que, devido à falta de legislação, no entender de alguns tantos empresários, "existem os que procuram o mais barato, ao invés do mais seguro". Aliás, os custos, sempre os custos, parecem ser grande o fantasma, tendo vários transportadores queixado-se amargamente das pressões exercidas por alguns setores, não preparados para a necessária adequação a mínimas condições técnico-operacionais, que retardaram a

adoção das medidas que estão prestes a sair.

"Alegar custos excessivos já não faz nenhum sentido", afirma importante empresário, especializado no carregamento de perigosos produtos químicos. "Temos condições, já agora, de oferecer um carregamento-padrão ao preço dos carregamentos sem segurança."

É certo, porém, que para que as empresas se enquadrem às especificidades operacionais mínimas de segurança, serão necessários gastos com equipamentos, adequação da frota, cursos para os motoristas, etc.

Também é certo, porém, que numa sociedade responsável, que tem ao seu alcance as normas internacionalmente aplicadas para o carregamento seguro de produtos perigosos, mas necessários à nossa civilização, a implantação da legislação brasileira deveria servir apenas como alívio de medidas já em vigor. Felizmente, a maior parte dos transportadores tem consciência suficiente da importância do trabalho que realiza. Agora, é só uma questão de separar o pouco joio do trigo.

Alguns itens importantes

Além da obediência às normas já institucionalizadas, como as do Ministério do Exército, para o transporte de componentes explosivos e similares, e do Ministério das Minas e Energia e CNE para o material radiativo, muito provavelmente os itens abaixo passarão a fazer parte da rotina dos transportadores. São alguns dos tópicos que deverão constar da Instrução do DNER, extraídos de uma das últimas minutas do projeto:

- São considerados produtos perigosos os relacionados nas 1.ª a 9.ª classes da Resolução do Contran, n.º 404/68 e pelas Normas Brasileiras pertinentes (englobando produtos radiativos e explosivos, que deverão pois obedecer também às regulamentações específicas do Ministério das Minas e Energia e CNE)

- O transporte de produtos perigosos fica privativo dos transportadores registrados no RTRC - Registro e Cadastro de Transportadores Rodoviários de Carga do DNER, na especialização de carga perigosa, conforme disposto na Portaria DG/05/78 e suas alterações.

- Produtos perigosos somente poderão ser transportados por veículos portadores de Alvará de Registro e Autorização no RTRC; detentores e portadores de Autorização Especial de Tráfego, tendo como "Responsável" pelas condições técnicas do transporte profissional habilitado e registrado em Conselho Regional de Química; portadores de Fi-

cha de Emergência (Instruções) e do Envelope para transporte - NBR 7503 e 7504; portadores da Simbologia - NBR 7500; portadores dos demais documentos previstos na legislação de trânsito, inclusive o Certificado para Despacho/Embarque previsto na Resolução n.º 404/68 do Contran.

Somente deve ser permitido o transporte de produtos perigosos com outro tipo de carga se os produtos transportados forem compatíveis entre si, de acordo com expressa manifestação do "Responsável" pelas condições técnicas do transporte.

- O transporte deve evitar o trânsito por áreas densamente povoadas e ser efetuado de acordo com rotas previamente aprovadas pelo DNER e constantes nas "AET". A empresa deverá preparar, antes de operar o veículo contendo carga perigosa, por escrito, para os condutores, itinerário que satisfaça o acima exposto.

- Os condutores deverão estar qualificados para essa especialidade de transporte, através de treinamento específico, cujo programa contenha noções de segurança e seja submetido à aprovação do DNER.

- O prazo de validade das AET deve ser estabelecido de conformidade com as características do produto perigoso, podendo ser por viagem ou anual. No caso de transporte com AET válida para uma única viagem, ou quando for necessário serviço de escolta, o itinerário aprovado pelo DNER deve ser levado ao

conhecimento da Polícia Rodoviária, Corpo de Bombeiros, Autoridade de Defesa Civil e do Meio Ambiente, com jurisdição sobre o percurso, a fim de facilitar o controle do deslocamento e adoção de medidas que se façam necessárias.

- O treinamento do pessoal para trabalhar em escolta de carga perigosa deverá ser feito por órgãos, entidades ou empresas com reconhecida capacidade técnica no ramo, de acordo com programa específico aprovado pelo DNER.

- A AET para transporte de produtos perigosos não exime o transportador da responsabilidade quanto a eventuais danos que o veículo ou seu produto vier a causar à via, sua sinalização e terceiros.

- O uso de tacógrafo será obrigatório.

- Deverá ser observada a relação de produtos perigosos com seus números de registro na ONU: NBR 7502.

- Deverão ser concedidos 90 dias de prazo para que sejam portados pelos veículos a Ficha de Emergência e o Envelope para Transporte e 180 dias para que sejam implantados o uso da sinalização e do Certificado para Despacho/Embarque.

As penalidades irão desde advertência, multa e afastamento do condutor à suspensão temporária do fornecimento de AET's e cassação da especialidade no RTRC para transporte de produtos perigosos.

Ganhe um caminhão de prêmio.



Compre Locomotiva ou Lonil.

Quem transporta grãos ou carga seca tem agora a chance de ganhar um prêmio: um caminhão Volkswagen zerinho, zerinho. Na compra de Locomotiva ou de Lonil, você recebe um cupom para participar do sorteio deste e de outros prêmios pela Loteria Federal. Não se esqueça de exigir o seu cupom na hora da compra.

A boa sorte de Locomotiva e Lonil viaja com você.



Cert. de Autorização nº 01/00/449/83



Holding e a sucessão hereditária

"Uma sociedade que tem em seu ativo ações ou cotas de outras sociedades é chamada *holding pura*. Se, paralelamente à posse dessas ações ou cotas de outras sociedades, ela tiver uma atividade industrial, comercial ou de serviços, é chamada *holding mista*." Com essa definição iniciou sua palestra sobre Legislação Societária o advogado Sílvio Carlos Pereira Lima, um dos expositores do Seminário sobre Holdings, realizado dia 21 de junho último, pela Coordenadoria de Eventos, da Secretaria de Comunicações, da NTC.

O Seminário contou com a presença de representantes das maiores empresas de transporte do País, que lotaram o auditório da NTC. Os temas abordados no Seminário — Direito de Família e Sucessões; Direito Tributário e Legislação Societária — despertaram grande interesse dos participantes, prolongando o debate para além do tempo previsto.

Entre as perguntas formuladas pelo público ao desembargador Manoel Augusto Vieira Neto, autor da palestra sobre Direito de Família e Sucessões, destacaram-se:

P - Uma declaração escrita de que determinada pessoa é seu filho, acrescida do "de acordo" da própria mãe, apesar desta pessoa estar registrada no nome de terceiros — marido da mãe —, tornaria essa pessoa herdeira legítima do declarante?

VN - Não. Não tem qualquer valor esta declaração. A pessoa já está registrada com pai e mãe, não havendo possibilidade de modificar isto. Principalmente por um simples instrumento particular.

P - A doação, com reserva de usufruto, como forma de evitar inventário, tem que ser em partes iguais para os filhos?

VN - A adoção do pai para o filho é chamada de *adiantamento da legítima*. Por ocasião do inventário, estes bens doados são apresentados, num fenômeno chamado *colegação* (trazer os bens que foram doados para igualdade das legítimas). As legítimas são sempre iguais. Porém, o pai pode quebrar esta igualdade pela disponibilidade do testamento. Então, se for doado, o procedimento é este. Contudo, se em testamento, poderá ir além pois aquele que foi contemplado no testamento receberá o que foi contemplado e mais a sua legítima.

P - Qual o valor que deve ser atribuído ao bem no momento da doação? O pai faz a doação, por exemplo, em 1952 e só vem a falecer no ano de 83. Qual o valor do bem?

VN - O Código Civil dispunha da seguinte forma: os bens doados ou dotados, móveis e imóveis, serão conferidos pelo valor certo (no ato da doação dá-se o valor) ou pela estimação que deles houver sido feita na data da doação. Ninguém contou que esse artigo foi revogado pelo Código de Processo Civil. É o artigo 1.014, do CPC que diz: No prazo estabelecido será feita a coleção. Parágrafo Único: Os bens que devem ser conferidos à partilha assim como as acessões e benfeitorias que o donatário fez, calcular-se-ão pelo valor que tiverem ao tempo da abertura da sucessão.

AS HOLDINGS — Várias questões foram formuladas também ao advogado Sílvio Carlos Pereira Lima, após sua palestra sobre Legislação Societária:

P - É possível controlar quatro ou cinco holdings, sociedades anônimas. Se é possível, como?

PL - É perfeitamente possível. Basta que essa holding detenha a maioria do capital votante de cada uma das sociedades anônimas coligadas.

P - Seria possível detalhar a constituição de holding familiares, como sociedades anônimas de capital aberto?

PL - Existem no Brasil cerca de vinte. São sociedades anônimas registradas na CVM, já na vigência da nova Lei das S.A., e que na realidade não têm suas ações negociadas, nem na bolsa, nem no mercado do balcão. Frequentemente aparece nos jornais econômicos o anúncio de início de distribuição de ações. Então, diz a empresa tal, geralmente de nome desconhecido, com capital social muito grande, por exemplo, 5 bilhões e quatrocentos e vinte milhões de cruzeiros, está aumentando em 100 milhões, passando pois para 5 bilhões e 520 milhões de cruzeiros, mediante a emissão de 100 milhões de ações preferenciais, no valor nominal de um cruzeiro. Isso é gente que está abrindo capital, unicamente para ter vantagem fiscal. Se essa holding receber dividendos não haverá retenção do IR na fonte. Porém, se distribui dividendos aos seus acionistas, o IR na fonte, em vez de 25% será de 15%, valor esse que, dependendo da opção do acionista, constituirá a única tributação, no caso.

OS TRIBUTOS — O professor Cléber Giardino, autor da palestra sobre Direito Tributário no que se refere às holdings, também foi alvo de várias perguntas do público:

P - Que imposto incide sobre as ações

de pessoa física, utilizadas para integralizar o capital de uma holding?

CG - Pode incidir o IR sob regime do Decreto-Lei 1.510, que trata do chamado lucro na alienação de participações societárias. Eventualmente preenchidas as condições do Decreto, o regime prevê a correção do custo original. As eventuais bonificações, nesse lote de ações, são consideradas a custo zero e remontam à data da aquisição das ações principais, das quais elas representem bonificações. De forma que há todo um regime. Objetivamente falando, pode incidir, na forma do Decreto-Lei a que me referi, o IR sobre um eventual "lucro" na transferência destas cotas de pessoa física para pessoa jurídica, a título de integralização de capital.

P - Poderia fazer um comentário a respeito da formação de uma holding através de subscrição e integralização de cotas possuídas de outras empresas?

CG - É perfeitamente possível a realização desta operação. Constitui-se uma sociedade. O capital desta sociedade será integralizado mediante a entrega das ações ou cotas de outras empresas possuídas pela pessoa física, anteriormente. Como nós acabamos de dizer, eventualmente, poderá incidir, conforme os valores envolvidos nessa operação, o IR, caso a integralização se faça por valor superior ao corrigido dessas ações, caso essas ações não tenham sido adquiridas há mais de cinco anos, porque se houver sido essa integralização, ainda que em ágio, ela não estará tributada na forma do Decreto-Lei 1.510 (isenta). Enfim, mas teoricamente, também nesse caso, pode incidir o IR.

A Coordenadoria de Eventos da Secretaria de Comunicações colocará à disposição na NTC, dos interessados a íntegra de todas as palestras, bem como os debates, deste Seminário sobre Holdings.

NOVOS SEMINÁRIOS — De acordo com a programação da Coordenadoria de Eventos, neste mês de julho, dia 26, estará sendo realizado o seminário "Economize também com Pneu", a partir das 19h30. A palestra será do coordenador do Centro de Treinamento de Vendas Técnicas, da Firestone, Ellis Wayne Brown.

Já no dia 2 de agosto, o seminário será "Imposto de Renda-Pessoa Jurídica", também às 19h30, a cargo do sócio da Price Waterhouse Assessoria e Treinamento Empresarial Ltda., Paulo Giuliano. Maiores informações e inscrições podem ser obtidas através do telefone 549-6711, com Nádia ou através do ramal 64, com Rosa. BR



O peso insuportável das multas

Se por um lado as balanças são consideradas fator importante para a conservação das estradas, por outro, são tidas com impecilho para os transportadores, que preferem evitá-las, efetuando longos desvios.

Os transportadores estão em mais um impasse. Com os freqüentes reajustes nos preços dos derivados do petróleo, a operação-transporte vem sendo ameaçada pelos altos custos e pela impossibilidade de minimizá-los. Foi entrar no círculo inflacionário e perder a saída, a perspectiva de lucro. Uma situação contra a qual os transportadores vêm lutando com poucas armas de que dispõem: volume de carga.

Somente trafegando com peso superior ao permitido pelas balanças, o transportador tem conseguido vislumbrar retorno para seus investimentos, uma vez que o frete cobrado já não lhe oferece essa segurança. No entanto, flagrados na pesagem, com volume superior a 10 toneladas por eixo simples de quatro pneus os prejuízos têm sido maiores do que os possíveis lucros.

Uma preocupação não só dos transportadores, mas também do DNER que, desconhecendo a crise que abate o TRC, se vê obrigado a impedir o tráfego de caminhões com excesso de carga. Instaladas com o objetivo de proteger o usuário, oferecendo-lhe maior segurança nas estradas, essas balanças têm representado, na verdade, um entrave para o transportador

na luta contra os prejuízos.

De um lado, estão os engenheiros do DNER os quais já não admitem "brincas" quando ao estado das estradas. Afirmam que os maiores culpados pela má conservação do asfalto são os próprios transportadores: "trafegam com excesso de peso, provocam estragos generalizados e sérios nas pistas de rolamento e exigem gastos para sua conservação superiores aos disponíveis". Mas, se o DNER reclama dos prejuízos, que dirão os transportadores... Além de multados 5% do salário mínimo por cada 200 Kg de excesso, só recebem autorização para prosseguir viagem quando o excesso de carga é retirado ou transferido para outro veículo.

Obrigados pela crise a transportar volume superior a 10 toneladas por eixo simples, os transportadores tentam o conhecido golpe: desvio de rota.

Instaladas em pontos conhecidos, as balanças vêm sendo evitadas por meio das estradas vicinais, desprovidas de tal pesagem. Isso tem deixado as autoridades rodoviárias em pânico, pois os motoristas deixam sem movimentação uma infraestrutura de postos de serviços e restaurantes, causando desemprego em massa aos operadores desses estabelecimentos.

Criam uma falsa expectativa de movimento para redes de serviço nas rodovias estaduais, colocando em risco toda sua manutenção. Projetadas como rodovias e escoamento, as estradas vicinais não apresentam condições para tráfego pesado.

Segundo o deputado Gernote Kirinus, primeiro secretário da Assembleia Legislativa, existe a necessidade de se promover uma campanha de orientação aos motoristas para a realidade das balanças: "Em breve elas serão implantadas também nas estradas de jurisdição estadual, tirando dos transportadores qualquer possibilidade de fuga. É preciso alertar os transportadores para não ouvirmos depois reclamações quanto aos prejuízos das multas". Mas, enquanto as autoridades chamam a atenção do transportador para a realidade das balanças, o TRC prefere recomendar maior atenção para a realidade econômica do País e do setor que hoje atravessam um dos momentos mais difíceis de sua história. Problema que, segundo Gastão Prudente, presidente do Sindicato das Empresas de Transporte de Carga do Rio Grande do Sul, campanha nenhuma será suficiente para resolver. Quanto às balanças, Gastão afirma que o desvio de rota é consequên-

cia das injustiças de pesagem:

— Não dá para suportar os desencontros de aferição. Na maioria dos casos, os caminhões recebem em cada pesagem uma avaliação diferente. O que uma pesa a outra não confirma, mas quem paga é sempre o transportador.

Assim, para evitar discussões e problemas outros, o motorista se vê obrigado a mudar o seu percurso, arcando com a despesa extra de combustível. É por causa das injustiças e desencontros de pesagem, principalmente, que os transportadores fogem das balanças. Se alguém precisa de campanha são as autoridades rodoviárias que não reconhecem esse problema porque não querem.

Outro ponto que, segundo Gastão, as autoridades parecem desconhecer, diz respeito ao transporte de grão, cuja pesagem não pode ser efetuada como a de qualquer outra carga: "Os grãos correm dentro do caminhão e durante uma pesagem dinâmica (com o veículo em movimento) a alteração de peso é um fato facilmente observável. Se a pesagem é efetuada numa descida, é claro que vai dar excesso de peso nos eixos dianteiros e se a pesagem for efetuada na subida, logicamente o excesso será percebido nos eixos

traseiros. Isso basta para que o motorista tenha seu veículo submetido à pesagem estática (caminhão parado). Ele, então, tem de parar, perdendo tempo e dinheiro por nada, pois, na verdade, tem volume de carga real dentro dos limites estabelecidos. Ninguém foge das balanças por recreio ou por desconhecer sua necessidade. Foge, sim, por causa das injustiças e perda de tempo, que observamos todos os dias".

E, se na opinião das autoridades, os responsáveis pela má qualidade das estradas, são os transportadores, para estes a culpa é das empresas de ônibus: "Trafegam com tonelagem acima do estabelecido, mas nem por isso são multadas. Ao contrário, seus veículos nem ao menos são pesados". Gastão chama a atenção das autoridades também para os caminhões argentinos e uruguaios que rodam por estradas brasileiras com volume superior a 10 toneladas por eixo e não são interceptados pelas balanças. Privilégio explicado pelo DNER com argumento bastante simples: se a legislação argentina estabelece como máximo um volume de 10.500 toneladas por eixo simples, as autoridades policiais brasileiras são impedidas de multá-los, em virtude de o acordo entre

os dois países estabelecer o respeito às suas respectivas legislações.

Para os transportadores, entretanto, essa é mais uma injustiça, pois se o argentino pode rodar, se o asfalto agüenta os seus caminhões, por que não suportaria os brasileiros? E, se os estragos são os mesmos, por que não multá-los? A alteração na Lei das Balanças reivindicada há muito tempo pelos transportadores vem sendo, entretanto, rejeitada pelas autoridades. Para o DNER "desobedecer os limites já é hábito do transportador" e por isso de nada adiantaria qualquer modificação na Lei das Balanças.

Na verdade, um problema muito antigo cujas soluções parecem estar longe do agrado de autoridades e transportadores. Uma batalha onde o maior perdedor é o Brasil, já que rodando com volume de carga inferior as suas possibilidades, o transportador é obrigado a repassar o custo da ociosidade para o preço final dos produtos. Encarecidos, esses produtos perdem competitividade no mercado externo, comprometendo não só o bolso do transportador, que também é consumidor, mas toda a política econômica do País, que faz das exportações saída para a crise brasileira.

"Qualquer mudança é inviável"

O controle de peso em rodovias tem se constituído num problema a ser solucionado de modo a proporcionar não só melhor utilização das rodovias mas também facilidades de transporte. Sentindo-se prejudicados com a implantação das balanças, os transportadores levantaram alguns problemas que as autoridades rodoviárias tentam esclarecer.

Fundamentalmente, a preocupação principal consiste em obter maior vida útil em função do tempo previsto pelo projeto, para os pavimentos e obras de arte especiais, evitando que o desgaste e a deteriorização prematuros, provocados pela ação de cargas em desacordo com os valores dimensionados, venham exigir a aplicação de investimentos para sua conservação rotineira e corretiva antes da época necessária, com prejuízos para a política do órgão. Além desta meta, o DNER, através de suas diretorias setoriais, atua buscando ampliar, de maneira contínua, a segurança do trânsito nas rodovias. Essa atuação é efetuada, quer a partir do desenvolvimento do seu setor de pesquisa ou a partir da elaboração de projetos, encarando os aspectos de trânsito e a segurança de circulação, quer a partir

da execução das obras, em decorrência da conservação, dos melhoramentos e da restauração da rede rodoviária para, juntamente com a área de trânsito, atender às determinações do Governo Federal através do Ministério dos Transportes.

Diversas são as razões pelas quais se faz necessário o controle de peso nas rodovias, se os fabricantes fixam determinados índices técnicos e econômicos para as performances dos seus veículos, esses valores indicativos ou de referência têm sua parcela de influência na segurança e conforto do usuário. Quando não são obedecidos, concorrem com situações desfavoráveis ao fluxo normal dos veículos obrigando os condutores a desenvolver desempenhos anti-econômicos, por força do aumento das resistências ao rolamento e da rampa. Outros aspectos analisados através de estudos especiais evidenciaram a necessidade deste controle. Dentre estes aspectos podem-se destacar os seguintes fatos:

1. Constatou-se em face do trabalho que objetivou analisar, em termos comparativos, os efeitos do excesso de carga por eixo para diferentes composições de frota. Distribuídos — percentualmente na ocorrência de determinado tipo de

eixo (simples ou tandem) — a redução da vida útil do pavimento, com uma sobrecarga de 10% de 10 anos para 4,9 anos.

2. Sabe-se que, no Brasil, o peso bruto fixado para eixo isolado é igual a 10 (dez) toneladas. Efetuando-se um confronto, com o propósito de verificar a posição do Brasil em relação a outros países. Pode-se colher um resultado amplamente favorável ao valor de 10 t estabelecido, pois a comparação efetuada permitiu concluir que, 60 países de vários continentes, 75,4% têm, por norma, valor equivalente ou inferior ao vigente em nosso País.

3. Os veículos transitando sobrecarregados estão contrariando normas legais estabelecidas no regulamento do Código Nacional de Trânsito as quais dispõem que nenhum veículo ou combinação de veículo de carga poderá transitar com peso bruto total superior ao fixado pelo fabricante, nem ultrapassar a capacidade máxima de tração da unidade tratora. Igualmente são fixados os limites máximos de peso bruto total e peso por eixos dos veículos.

Dotando-se o órgão fiscalizador de meios adequados, modernos e eficientes

cientes, isto é, utilizando-se balanças dinâmicas em postos fixos e móveis, procurou-se implantar um programa para o controle dos níveis de excesso de carga atualmente transportados. O diagnóstico resultante dos estudos efetuados demonstrou que o controle exercido com o sistema de pesagem estático, não se encontrava compatível com o desenvolvimento do setor rodoviário.

Sabendo-se que, operacionalmente, estabelecer um sistema para funcionar isoladamente, ou com algumas unidades, com grandes falhas, resultará apenas em substituição de qualidade. O projeto desenvolvido e que engloba elevado grau de variações. Custo de investimento, efeito/resultado almejado, utilização variável dos veículos de carga, visa assegurar um padrão de utilização rodoviária. Ressalte-se que alguns postos de pesagem controlarão volumes inferiores, tornando-se dependentes daqueles de maior amplitude. Entretanto, há que se notar a finalidade estratégica de alguns deles.

É muito variado o nível de carregamento dos veículos, provocado pelas diferenças regionais e pela oferta de veículos. Com a implantação do Plano Diretor de Pesagem em caráter global, pretende-se reduzir os custos operacionais dos veículos pela eliminação de sobrecarga e redução do tempo de fiscalização. Igualmente,

almeja-se o aumento da eficiência frete/carga, quer pela influência no mercado de frete, ocasionando um aumento de renda por carga manipulada, quer pela redução do esforço dispendido para realização da mesma tarefa, ou, ainda, pela utilização da parte ociosa através da redistribuição das cargas transportadas em excesso.

Pretende-se, ainda, o aumento da segurança nas rodovias pela manutenção dos veículos dentro dos limites para os quais foram fabricados, possibilitando maior segurança aos motoristas e demais usuários e menor dano às mesmas. Finalmente, objetiva-se a redução dos níveis de poluição, a economia de combustível e a formação de um banco de dados estatísticos para fins de planejamento e pesquisa rodoviária, que poderão servir de apoio e infra-estrutura de controle.

O DNER está ciente do prejuízo causado, às rodovias estaduais e/ou municipais, provenientes dos veículos com excesso de peso que evitam as balanças dinâmicas fixas. Contudo, quando a malha estiver bloqueada, com os setenta e três sistemas de pesagem em funcionamento, espera o DNER que tais fugas se reduzam a um número mínimo. Porém, se detectado alguma rota alternativa, esta será interceptada com balanças móveis, o que eliminará de vez com

os danos às rodovias estaduais e/ou municipais, dos setenta e três sistemas de pesagem previstos pelo DNER, encontram-se atualmente em operação dezoito, a seguir relacionados:

POSTO DE PESAGEM	INÍCIO DE OPERAÇÃO
Uberlândia - Uberaba	09.07.82
Uberaba - Uberlândia	24.06.82
Patos de Minas - Entr. Paracatu	29.07.82
Patos de Minas - Estalagem	05.08.82
Rio - São Paulo	24.11.80
Barra Mansa - Resende	12.01.81
Taubaté - Guaratinguetá	15.12.80
São Luiz do Purunã - Curitiba	28.04.83
Guarapuava - Relógio	07.03.83
Cascavél - Três Pinheiros	06.10.80
Foz do Iguaçu - Medianeira	03.11.80
Curitiba - Quitandinha	12.11.81
Paranaguá - Curitiba	11.05.83
Rio Negro - Curitiba	12.11.81
Osório - Araranguá	06.06.83
Pelotas - Quinta	07.07.83
Vitória - Linhares	26.11.81
São Mateus - Linhares	10.12.81

Assine

Assinatura Anual Cr\$ 4.400

Empresa _____

Nome _____

Endereço _____

Cidade _____

Estado _____ CEP. _____

No caso de **Renovação de Assinatura** assinale aqui ☐

Envie cheque nominal para
NTC — Associação Nacional das Empresas de Transportes Rodoviários de Carga
Caixa Postal 9860 — R. Borges Lagoa, 1341
CEP. 04038 — SÃO PAULO — SP

mudança de endereço

Ao mudar de endereço não se esqueça de enviar este cupom para
BR — A Revista do Transporte Rodoviário de Cargas

Empresa _____

Nome _____

End. Antigo _____

Cidade _____ Estado _____

End. Atual _____

Cidade _____

Estado _____ CEP. _____

NTC — Associação Nacional das Empresas de Transportes Rodoviários de Carga
Caixa Postal 9860 — R. Borges Lagoa, 1341
CEP. 04038 — SÃO PAULO — SP

Como salientado anteriormente, o pequeno número de balanças fixas, ora em operação, facilita a diversidade de rotas alternativas e dificulta a utilização de balanças móveis na pesagem dos veículos, que se desviam daquelas. As multas são cobradas pelo sistema existente na Polícia Rodoviária Federal. Após a autuação do infrator nos postos de pesagem, o auto de infração é encaminhado ao serviço de operação da PRF, que, por sua vez, o remete ao Serpro, para a emissão da notificação ao infrator, com o respectivo valor da multa. Caso esta não seja paga até trinta dias após o seu recebimento, será incorporada à TRU para pagamento quando da renovação do licenciamento do veículo. O seu valor obedece ao Capítulo VIII, art. 189, parág. 1º e 2º do Código Nacional de Trânsito.

Quanto aos limites de peso estabelecidos para a autuação nas balanças ficaram estabelecidos que, em qualquer hipótese, salvo Autorização Especial de Trânsito (AET), deverão ser respeitados os limites máximos legais, de peso bruto total, regidos pelos art. 82 e 83 do Decreto nº 62.127, de 16.01.68 e pelo Decreto nº 82.925, de 21.12.78, que estabelece entre outras, nova redação para o inciso I do art. 82. Tais limites são de:

- A. Quarenta e cinco toneladas por veículo ou combinação de veículos;
- B. Dez toneladas por eixo simples de 4 (quatro) pneumáticos;
- C. Cinco toneladas por eixo simples de 2 (dois) pneumáticos;
- D. Dezesete toneladas por conjunto de 2 (dois) eixos em tandem (conjunto integral de suspensão), com 4 (quatro) pneumáticos por eixo, todos da mesma rodagem, quando a distância entre os 2 (dois) eixos for maior que 1,20 m (um metro e vinte centímetros) e menor ou igual 2,40 m (dois metros e quarenta centímetros);
- E. Quinze toneladas por conjunto de 2 (dois) eixos não em tandem (eixos independentes), com 4 (quatro) pneumáticos por eixo, todos da mesma rodagem, quando a distância entre os mesmos for maior que 1,20 m (um metro e vinte centímetros), e menor ou igual a 2,40 m (dois metros e quarenta centímetros);
- F. Sendo a distância entre dois eixos, em tandem ou não, maior que dois metros e quarenta

Foto: Wilson Rizzo/Jornalcoop



centímetros, cada um será considerado como eixo simples;

- G. Em qualquer par de eixos em tandem, com 4 (quatro) pneumáticos cada, com o limite legal de dezesete toneladas, a diferença do peso bruto entre os dois eixos não deverá exceder 1.700 Kg.

Igualmente deverão ser respeitados os limites que seguem, objeto de resolução normativa do Conselho de Desenvolvimento Industrial — (CDI):

- A. Dez toneladas por conjunto de 2 (dois) eixos em tandem, com 2 (dois) pneumáticos cada, com a distância entre eixos referida no item D, não podendo nenhum dos eixos, em qualquer hipótese, ter peso bruto maior que cinco toneladas;
- B. Vinte e cinco toneladas e quinhentos quilogramas por conjunto de 3 (três) eixos em tandem, com 4 (quatro) pneumáticos cada, sendo limitado a dezesete toneladas;
- C. Vinte e duas toneladas por conjunto de 3 (três) eixos em tandem, sendo 2 (dois) eixos com 4 (quatro) pneumáticos cada um, autodirecional, de 2 (dois) pneumáticos, com as distâncias entre eixos referidos no item D, prevalecendo, em qualquer hipótese, os limites

de dezesete toneladas para os 2 (dois) eixos de 4 (quatro) pneumáticos cada e de cinco toneladas para o eixo autodirecional;

- D. Qualquer conjunto de dois ou três eixos em tandem deverá enregar rodas de mesmo diâmetro com pneumáticos da mesma rodagem.

Existem alguns veículos com capacidade máxima de tração para setenta toneladas, mas sua utilização é prevista nos art. 82 e 83 do Decreto nº 62.127, de 16.01.68 e pelo Decreto nº 82.925, de 21.12.78, não podendo os mesmos trafegar sem Autorização Especial de Trânsito (AET), para transporte superior a 40 t. O projeto de uma rodovia é precedido de um estudo de tráfego, que fornece subsídios para execução do projeto de pavimentação, que definirá as espessuras das camadas que compõem o pavimento, e para o cálculo estrutural das obras de arte. O carregamento da frota é diretamente proporcional à espessura dos pavimentos, isto é, quanto maior for o carregamento, mais robusto será o pavimento, e tanto maior o investimento.

Reforçar as rodovias para atender maior tonelagem por veículos, representa, na prática, a reconstrução de todas as rodovias e obras de arte, o que, no nosso entender, se torna inviável, uma vez que estes novos limi-

tes de PBT/CMT e eixos/conjunto de eixos, também não serão obedecidos. A economia de combustível é diretamente proporcional ao desempenho mecânico do veículo, dentro dos padrões para que o mesmo foi fabricado, em outras palavras, qualquer veículo que for utilizado fora das condições normais de carga para as quais foi fabricado, pode ser considerado um veículo anti-econômico.

O DNER acredita que a única medida capaz de acabar com os excessos e peso nas rodovias é a conscientização do usuário para os danos causados ao pavimento, ao próprio veículo, e, ainda, para o desconforto de dirigibilidade e perigo em potencial deste veículo, para provocar acidentes nas rodovias. Quanto às propaladas injustiças impostas aos transportadores, pela divergência de peso entre balanças, isto não acontece, pois há um rigoroso processo de aferição por parte do Inmetro, além de um acompanhamento permanente por parte do DNER, através da auditoria do sistema de pesagem, sobre este problema.

Além disso, na metodologia de aferição, os resultados das pesagens de eixo/conjunto de eixos, são consi-

derados modais, com um valor, de 3% em relação aos padrões de aferição. Com isso, preocupa-se o DNER em não punir o usuário, por excessos de pequena amplitude. A aferição dos sistemas de pesagem é realizada de forma a garantir que a média dos resultados do Peso Bruto Total (PBT), mais ou menos vezes o desvio padrão, esteja situado no intervalo e ainda que a média dos resultados do peso dos eixos/conjunto dos eixos, mais ou menos duas vezes o desvio padrão, esteja situado no intervalo.

O estudo de viabilidade econômica do Plano Diretor de Pesagem (set/76), de todos os benefícios resultantes da implantação de um programa de controle de cargas, elegeu, por ser o de mais fácil compreensão e aferição, os relativos a: aumento da vida útil das rodovias e redução do custo operacional dos veículos. A aferição destes benefícios foi executada pela análise das hipóteses, admitindo-se as situações de com e sem o Plano Diretor de Pesagem. Este tipo de análise, consagradamente utilizada na avaliação de projetos, pressupõe a determinação e o desenvolvimento de duas hipóteses, determinando-se como valor dos benefícios

atribuídos à situação "com" o projeto a diferença entre a situação "sem" e "com". Os resultados dos benefícios, garantiram amplamente a viabilidade econômica do plano diretor de pesagem como um todo. Isoladamente, o benefício relativo ao aumento da vida útil, justificaria a viabilidade de um posto de pesagem, desde que a hipótese com o Plano, protegesse uma rodovia de extensão correspondente à aproximadamente 70 Km.

O benefício decorrente da redução do custo operacional dos veículos, isoladamente, justificaria a viabilidade de um posto de pesagem, desde que a hipótese com o plano, controlasse um volume de caminhões tal como:

REGIÃO	POSTO DE PESAGEM
Nordeste	93 caminhões/dia
Sudeste	54 caminhões/dia
Sul	70 caminhões/dia
Centro-Oeste	83 caminhões/dia

Conforme se depreende desta análise, os dois benefícios, com longa margem de segurança, são mais do que suficientes para justificar, não só a viabilidade do plano, mas também a importância se sua rápida execução. **BR**

SEGURANÇA E ECONOMIA

Os melhores frotistas fazem muitas exigências quando compram lonas para freios. As lonas Fras-Le atendem rigorosamente todas.



A Fras-Le só trabalha com as melhores matérias-primas, a mais alta tecnologia e o mais rigoroso controle de qualidade. Isso significa segurança, eficiência e durabilidade, com maior economia. É por isso que você faz menos reposições. Exija lonas e revestimentos de embreagem Fras-Le para a sua frota. Eles atendem rigorosamente todas as suas exigências.



Revise os freios de seu veículo a cada 5.000 km.

Industrializando segurança



Prioridade não chegou ao TRC

A produção agrícola tem recebido todo apoio do Governo, mas corre o risco de não dispor de meios adequados para ser transportada internamente.

O Brasil terá este ano sua quarta supersafra consecutiva, devendo colher entre 53 e 56 milhões de toneladas de grãos, já computadas as perdas ocasionadas pelas chuvas. Apenas do item soja, deverão ser exportadas mais de 9 milhões de toneladas, mantendo o País no segundo posto entre os maiores vendedores do produto e assegurando ao setor agropecuário índice igual ou superior aos 47% de participação na pauta de exportações de 1982. Para chegar ao paraíso macroeconômico dos números, no entanto, muitos problemas devem ser superados, a começar pelo transporte das subsidiadas toneladas de produtos agrícolas.

Puxadas pelos caminhões sempre de prontidão, elas não podem ser encarecidas pelo precário estado das estradas, pelo atraso que as chuvas provocam, pela idade da frota nacional envelhecida, pela falta de infraestrutura no período mais intenso de escoamento, e até pela alta frequente nos preços de combustíveis e componentes...

Esses e muitos outros problemas estão

batendo com frequência na carroceria da economia brasileira de exportação desde que o Governo estabeleceu a prioridade para a produção agropecuária. As safras estão crescendo, a reboque desse esforço, mas o País não fez a manutenção nem se preparou para movimentar uma das peças fundamentais para o bom funcionamento do motor da exportação: o transporte rodoviário de cargas, do diesel sem subsídio, da estrada sem pavimento e da frota atropelada pelo alto preço do caminhão novo.

"O frete é o que arregimenta o caminhão", define o presidente do Expresso Araçatuba, Oswaldo Dias de Castro, ex-presidente da NTC, que tem trabalhado nas fronteiras agrícolas de Rondônia, Mato Grosso e Goiás. Segundo ele, a safra de 1983 está sofrendo com as próprias leis do mercado, que não podem prever a incidência de diversos fatores provocando o acúmulo de carga para ser movimentada num mesmo período. Elas não podem antecipar, por exemplo, "as chuvas de novembro, que impediram a viabilização do

transporte da produção porque não havia estradas transitáveis — boa parte da safra 81/82 acabou ficando nas fronteiras agrícolas; depois, o regime de transporte costumava ser mais tarde, mas este ano foi antecipado para abril, maio e junho. O resultado: uma atrasou e a outra foi antecipada, gerando um acréscimo muito grande nos fretes" — explica Dias de Castro. "Por isso, o preço dos alimentos deve subir assustadoramente, já que apenas em função dessa demanda maior o frete subiu em média 30%, sem contar os repasses do aumento dos combustíveis."

A lei da oferta e da procura, aliás, sofre desajustes ainda mais notáveis em função da exportação: "Se não há exportação, a mercadoria é movimentada mais lentamente e o frete é mais econômico", raciocina o ex-presidente da NTC. "Mas na safra de exportação é livre o mercado de fretes, pois a demanda é muito maior."

FRETE ABSURDO — Em 1983, coincidiu também a exportação de grande quantidade de milho no mesmo período de colheita da soja, tornando mais séria a

situação da demanda por transporte. Mesmo assim, "não falta caminhão para a safra de Mato Grosso, onde não há infraestrutura de armazenamento, porque se paga qualquer absurdo para o carreteiro desde que não se percam os grãos", revela Valdomiro Firmino da Rocha, gerente da filial da Transportadora Sulimpar, em Porto Alegre.

Ele afirma que há falta de caminhões para movimentar a safra do Sul. "Não se pode fazer previsão se vamos poder contar com os carreteiros, que sempre vão para onde o frete é melhor." De acordo com sua análise, este seria o motivo por que as

demanda por caminhões em seu Estado é a safra paraguaia de soja para exportação. "Eles pagam até o triplo do frete que nós podemos pagar e ainda oferecem ao caminhoneiro uma diária entre Cr\$ 20 mil e Cr\$ 30 mil pelo tempo que ele fica parado esperando a chegada do navio no Porto de Paranaguá — tudo isso em dólar" conta Pedretti.

Para aproveitar esse mercado, empresas de transporte brasileiras formam *pools* para transportar a safra paraguaia de frete inflacionado. "A própria safra do Paraná está sendo armazenada até que a paraguaia diminua" acrescenta Pedretti. Mas, de

meçou a colheita de arroz, as remoções tiveram início apenas no mês de maio. Antes disso, além de não haver ainda um volume de grãos que justificasse a mobilização de um grande esquema de transporte, a quase totalidade da frota de caminhões se encontrava no Sul, ocupada principalmente pela safra da soja, produto de maior valor específico numa região bem provida de infraestrutura".

De acordo com a CFP, esta pode ser uma das causas do estrangulamento do transporte ocorrido a partir de junho. "Toda a mercadoria adquirida é depositada provisoriamente em armazéns locais ou



empresas do Sul do País estão se retraindo quando se trata de transportar produtos agrícolas: "Para segurar o carreteiro é preciso pagar caro. Dependendo da localidade, eles próprios fazem o preço, pois já conhecem o mercado e sabem que é intensa a procura. Além disso, não se fecha negócio que não se pode cumprir", acentua Rocha.

"A própria Companhia de Financiamento da Produção se retraiu diante da alta dos preços do frete", observa José Pedretti Tilis, diretor da Transportadora Tamoyo, do Paraná. Para ele, o fator preponderante a determinar o aumento da

qualquer modo, a Tamoyo "está parando com o transporte de safra; nossa opção é não entrar em concorrências que têm baixa rentabilidade."

PREÇO MÍNIMO — Dias de Castro lembra, no entanto, que o Governo tem procurado assegurar o transporte para as empresas participantes das licitações, "intensificando mais nas fronteiras agrícolas para garantir o preço mínimo oferecido ao agricultor". A própria Companhia de Financiamento da Produção justifica o acúmulo observando que, "embora os postos de compra da CFP estejam atuando nos Estados centrais desde fevereiro, quando co-

mesmo estocada ao ar livre, no caso frequente da falta de espaço físico mais adequado". Além disso, "as dificuldades enfrentadas vão desde o eventual desvio de cargas e as precárias condições das estradas (intransitáveis em boa parte do ano) até no que diz respeito às comunicações", reconhece a estatal.

Apesar dessas dificuldades, o ex-presidente da NTC, Oswaldo Dias de Castro, admite que "a transformação da CFP em empresa foi positiva, pois lhe deu mais liberdade para estabelecer os critérios de concorrência". Ele recorda que anteriormente o órgão era uma comissão do Mi- ➤



nistério da Agricultura sem personalidade contábil e, portanto, sem flexibilidade para aproveitar melhor os meios de transporte. "Agora, porém, o produto que vai para o Sul subsidia o que vem do Norte" resume. "A safra é colocada no eixo, onde há maior infra-estrutura, e a movimentação é regional, o que facilita. E a CFP tem deixado a critério dos transportadores o quê e para onde movimentar a mercadoria, pois a rigidez de destino impedia a operação global mais conveniente. Com opções, o esquema deve funcionar melhor, além de reduzir o custo do frete."

Embora ressalte vários pontos positivos no esquema de escoamento da safra montado pelo órgão governamental, Oswaldo Dias de Castro também tem muitas críticas. "Não há segurança quanto ao transporte", lamenta, concluindo que, "sem previsão ninguém compra caminhão, mas os problemas continuam: nossas exportações não são feitas a longo prazo — o Brasil participa do mercado à medida que os outros falham —, daí a necessidade de aproveitar o tempo ao máximo. Consequência: com o acúmulo, não há caminhão que chegue; seria necessária uma organização interna, mas nem a licitação da

CFP diz quanto será transportado dali a semanas".

REAJUSTE INSUFICIENTE — A questão do reajuste do frete, por outro lado, é tratada com alguma consideração pelo órgão, embora ainda prevaleça a alegação de que "quem transporta já sabe que é assim, que se precavenha", segundo Dias de Castro. Menos mal, existe porém uma cláusula de reajuste dos fretes nos contratos com CFP: "Os preços apresentados nas propostas só poderão ser alterados se ocorrer reajustamento do preço do óleo diesel, por decisão governamental, (...) considerando-se para esse fim uma participação do combustível de 25% na composição do custo do frete".

Mesmo valorizando essa previsão de aumento como "uma forma de melhorar o reajuste", o ex-presidente da NTC ressalva que "ela não cobre a alta de preços dos outros custos, apontando este como um dos fatores gerados do atraso na renovação de frotas".

Frisa, entretanto, que "as empresas agem mais como administradores do transporte. Algumas trabalham com frota própria em locais mais problemáticos, mas isso retarda o escoamento, pois ela

em geral é inadequada". De qualquer maneira, porém, "é quase absoluta a participação do autônomo no transporte das safras; se seu risco é maior, a Nação pode ficar sem ter quem faça o serviço".

De fato, o carreteiro já dá mostras evidentes de esgotamento em vários setores do mercado. Valdomiro Rocha, da Sulimpar, de Porto Alegre, acredita que "há caminhões rodando por milagre", tal a falta de reposição da frota. "O custo é impraticável; o carreteiro não tem condições de renovar também porque o frete é incerto: no pique da safra ele tem um preço, depois cai e ele não consegue pagar a prestação do financiamento", diagnostica Roger Vaz Teixeira, gerente da filial Curitiba, da Tapajós.

O diretor da Tamoyo, José Pedretti Tili, por sua vez, concorda que "o carreteiro está sem meios para fazer a manutenção do veículo". Segundo ele, sua própria empresa prefere comprar caminhões usados a novos, "pois em seis meses a manutenção de um novo tem custo igual a de um usado de dois anos". Assim, "com tantos problemas estruturais a resolver" observou um empresário mais atento "nem será necessário falar em crise".

BR



JULHO DE 1983

**Preços de Caminhões
novos, usados, Carrocerias e Pneus.**

SAIBA QUANTO CUSTA

Uma notícia nada animadora foi divulgada no final de julho a respeito do desempenho da indústria. Segundo estudos do departamento de economia da Federação das Indústrias do Estado de São Paulo - Fiesp, "há indicações de que a redução das atividades da indústria não poderá ser contida no curto prazo; ao contrário, ela tende a se expandir ainda mais". A perspectiva é realmente sombria. A indústria paulista encerrou os cinco primeiros meses deste ano com uma queda de 1,6% no seu nível global de atividades, em comparação com igual período do ano passado, segundo apurou a Fiesp, em pesquisa junto a 110 sindicatos do setor. Como observa Mário Garnero, da Confederação Nacional da Indústria (CNI), o que mais preocupa é a perspectiva de agravamento da liquidez bancária com possíveis reflexos na liquidez industrial".

**UMA TABELA A
SERVIÇO DO TRANSPORTADOR**



VEÍCULOS USADOS

	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982
FIAT DIESEL										
70N	—	—	—	—	2.500	2.700	3.000	—	—	—
80N	—	—	—	—	—	—	3.400	3.700	4.200	5.000
120 L	—	—	—	—	—	—	—	4.700	5.200	5.900
120 N3	—	—	—	—	—	—	—	5.700	6.500	7.000
130 L	—	—	—	1.900	2.100	2.400	2.600	—	—	—
140 L	—	—	—	—	—	—	4.800	5.500	6.300	7.300
140 N3	—	—	—	—	—	—	—	—	7.300	8.000
210 S	—	—	3.500	4.000	—	—	—	—	—	—
190 E	—	—	—	—	4.500	5.000	—	—	—	—
190	—	—	—	—	—	5.500	6.000	6.800	—	—
190 H	—	—	—	—	—	—	—	8.500	9.800	11.500
FNM 180 C	—	1.600	1.900	2.100	2.300	2.600	—	—	—	—
FNM 180 C3/N3	—	2.300	2.600	2.800	3.200	3.600	—	—	—	—
FNM 210 CM	—	2.500	2.700	3.000	—	—	—	—	—	—
190 TURBO	—	—	—	—	—	—	—	—	—	15.000
FORD										
F-75 (4x2)	330	396	462	605	748	858	935	1.210	1.375	1.650
F-75 (4x4)	385	462	550	748	836	957	1.100	1.353	1.518	1.848
F-100	330	440	550	660	880	1.045	1.210	1.375	1.540	1.980
F-600	1.320	1.485	1.650	1.815	1.980	2.145	2.530	2.970	3.740	4.730
F-1.000	—	—	—	—	—	—	2.970	3.520	4.290	5.280
F-2.000	—	—	—	—	—	—	—	3.080	3.850	4.400
F-4.000	528	715	935	1.100	1.650	2.200	2.860	3.300	3.960	4.950
F-7.000	—	—	—	—	1.430	1.650	2.090	—	—	—
GENERAL MOTORS										
D-60 diesel	—	450	600	700	750	800	900	1.500	1.800	2.200
D-60 gasolina	250	300	350	500	550	600	650	700	—	—



VEÍCULOS USADOS

	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982
MERCEDES-BENZ										
608 CM	1.650	1.900	2.100	2.300	2.500	2.900	3.050	3.500	3.700	4.100
608-B	1.900	2.150	2.350	2.600	2.850	3.150	3.450	3.700	4.000	4.300
1113-T/C	2.200	2.450	2.600	3.000	3.200	3.500	3.750	3.950	4.200	4.500
1113-T/CM	2.400	2.500	2.750	3.100	3.450	3.850	4.050	4.350	4.600	4.900
1113-B/T	—	—	—	2.900	3.300	3.650	3.900	4.300	4.500	4.700
1113-B/TR	—	—	—	3.300	3.650	3.950	4.250	4.550	4.750	5.100
1313-T/CM	—	—	—	3.350	3.650	4.000	4.350	4.650	5.200	5.300
1313-TR/CM	—	—	—	3.800	4.100	4.350	4.850	5.300	5.600	5.900
1513-T/CM	—	—	—	3.750	3.950	4.450	4.900	5.350	5.500	6.200
1513-TR/CM	—	—	—	4.700	4.800	4.950	5.200	5.500	5.900	6.750
1519-CML	—	—	—	3.250	3.850	4.300	4.700	5.500	6.400	7.700
1519-B/TR	—	—	—	4.000	4.500	5.000	5.500	6.000	7.000	8.300
1519-BLTR	—	—	—	4.600	5.000	5.500	5.800	6.300	7.500	8.650
2013-CM	—	—	—	4.600	4.700	4.900	5.500	5.800	6.300	6.700
LS-1924/42	—	—	—	—	3.800	4.600	5.150	—	—	—
LS-1924/42A	—	—	—	—	—	—	—	7.300	8.000	9.000
CM - Carroceria de Madeira • B - Baú • TC - Toco/Carroceria • TR/CM - Truck/Carroceria de Madeira • B/T - Basculante/Toco • B/TR - Basculante/Truck • T/CM - Toco/Carroceria de Madeira • TR/CM - Truck/Carroceria de Madeira • CML - Cavalo Mecânico L • BLTR - Basculante L. Truck.										
SCANIA										
L 11038	4.800	5.200	5.700	6.200	—	—	—	—	—	—
L 11042	5.500	6.000	6.500	7.000	—	—	—	—	—	—
L 11142	—	—	—	8.000	8.600	9.400	10.200	11.000	13.000	—
LT 11042	7.700	8.400	9.000	9.500	—	—	—	—	—	—
LT 11142	—	—	—	10.800	11.800	12.800	13.600	14.000	15.500	—
LK 11138	—	—	—	—	—	—	11.000	11.500	12.000	—
LK 14035	—	—	—	8.500	9.000	9.500	—	—	—	—
LK 14138	—	—	—	—	—	—	12.400	13.000	13.800	—
LKT 14138	—	—	—	—	—	—	14.000	15.000	16.500	—
T 112MA	—	—	—	—	—	—	—	—	15.500	16.500
T 112H	—	—	—	—	—	—	—	—	16.500	17.500
R 142MA	—	—	—	—	—	—	—	—	17.500	18.500
VW CAMINHÕES										
11-130	—	—	—	—	—	—	—	—	5.076	5.940
13-130	—	—	—	—	—	—	—	—	5.832	6.804
D-400	864	972	1.080	1.242	1.296	1.512	1.620	1.836	2.484	3.024
D-700	1.512	1.620	1.728	2.052	2.376	2.484	2.808	3.024	3.456	—
D-950	2.484	2.700	2.808	3.024	3.132	3.384	3.564	3.780	3.996	4.320

Fonte: Codema, Comolatti Veículos, Davox Automóveis, Marcas Famosas Veículos, Sonnervig, Urbano Veículos.



VEÍCULOS NOVOS

(a) Caminhões Leves; (B) Caminhões Médios; (C) Caminhões Semi-Pesados e (D) Caminhões Pesados.

* Caminhões Pesados, Semi-Pesados, Médios e Leves

	TARA (kg)	CARGA (kg)	PESO BRUTO (kg)	3º EIXO ADAPTADO (kg)	CAPACIDADE MÁXIMA (kg)	PREÇO Cr\$
AGRALE						
TX 1.100(a)	1.585	1.200	2.785	—	—	4.946.606
TX 1.200 (álcool)(a)	1.685	1.200	2.885	—	—	5.237.900
FIAT-DIESEL						
80 C(a)	2.440	5.360	7.800	—	13.000	8.507.120
80 N(a)	2.460	5.340	7.800	—	13.000	8.608.390
80 L(a)	2.480	5.320	7.800	—	13.000	8.723.535
120 N(b)	3.760	7.940	11.700	19.000	19.000	11.480.045
120 L(b)	3.790	7.910	11.700	19.000	19.000	11.574.160
120 SL(b)	3.870	7.830	11.700	19.000	19.000	11.606.520
120 N3(b)	5.120	13.880	11.700	19.000	19.000	14.009.865
140 C(c)	3.820	10.180	14.000	21.500	24.000	12.403.090
140 N(c)	3.850	10.150	14.000	21.500	24.000	12.527.095
140 L(c)	3.980	10.020	14.000	21.500	24.000	12.633.995
140 SL(c)	4.040	9.960	14.000	21.500	24.000	12.664.365
140 N3(c)	5.350	16.650	—	22.000	24.000	15.740.140
190 H(d)	6.280	13.090	18.000	—	50.000	22.741.770
190 Turbo(d)	7.060	19.000	19.000	—	50.000	25.585.875
FORD						
F-100 - Gasolina(a)	1.610	660	2.270	—	—	4.606.507
F-100 - Álcool(a)	1.610	660	2.270	—	—	4.916.037
F-1.000 - diesel(a)	2.010	1.005	3.015	—	—	7.148.472
F-2.000 - motor Ford/MWM(a)	2.095	2.010	4.105	—	—	7.159.387
F-4.000 - motor Ford/MWM(a)	2.444	3.556	6.000	—	—	7.649.369
F-11.000 - chas. médio MWM (b)	3.533	7.467	11.000	19.000	19.000	8.590.306
F-11.000 - chas. longo MWM(b)	3.599	7.401	11.000	19.000	19.000	8.633.049
F-11.000 - chas.méd.Perkins inj.dir.(b)	3.510	7.490	11.000	19.000	19.000	8.199.869
F-11.000 - chas.longo Perkins inj.dir.(b)	3.546	7.454	11.000	19.000	19.000	8.240.273
F-13.000 - chassi médio MWM(c)	4.066	8.934	13.000	20.500	20.500	10.758.499
F-13.000 - chassi longo MWM(c)	4.132	8.868	13.000	20.500	20.500	10.809.752
F-13.000 - chassi ultra longo MWM(c)	4.234	8.766	13.000	20.500	20.500	10.884.925
F-13.000 - chassi médio Perkins(c)	4.046	8.954	13.000	20.500	20.500	10.926.635
F-13.000 - chassi longo Perkins(c)	4.115	8.895	13.000	20.500	20.500	10.275.170
F-13.000 - chassi ultra longo Perkins(c)	4.190	8.810	13.000	20.500	20.500	10.346.355
F-21.000 - chassi curto MWM(c)	5.185	15.315	20.500	—	21.160	14.938.986
F-21.000 - chassi médio MWM(c)	5.230	15.270	20.500	—	21.160	15.008.950
F-21.000 - chassi longo MWM(c)	5.276	15.224	20.500	—	21.160	15.111.505
F-22.000 - mot.MWM 6x4 ch.longo(c)	6.000	14.500	20.500	20.500	—	17.041.841

O CADERNO ECONÔMICO DO TRC

O "Caderno Econômico do TRC" é publicado com base em dados fornecidos pelo Decope, da NTC.
Editor Responsável: Neuto Gonçalves dos Reis, engenheiro e jornalista profissional.

Cortados os reajustes do TRC

O reajuste liberado pelo Plenário do CIP, dia 29 de junho (telex 2797/83) ficou muito abaixo das expectativas. A NTC havia solicitado, em média, para a carga comum, aumento de 9,60%. Computando-se os 80% da ORTN de julho (6,24%), tal percentual chegaria a 16,44%.

O CIP, no entanto, só autorizou 1,90%, que, aplicados sobre os 6,24% resultam em reajuste médio de 8,26% (Veja tabela.)

Três fatores fundamentais contribuíram para tamanha defasagem:

- O CIP não aceitou o preço do novo Mercedes-L-1113 com cabina reestilizada e freio hidráulico (Cr\$ 10.174.062,00), cortan-

to seu preço para Cr\$ 9.341.441,00 e "inventando" um caminhão inexistente (veja outra nota).

- Como houve grande demora na apreciação do processo, o TRC teria direito a usar a ORTN de julho. Nos seus cálculos, no entan-

to, o CIP computou apenas 50% da variação dessa ORTN, mais os aumentos de diesel, lubrificantes e pneus.

- O reajuste coincidiu com a saída da Portaria 16 (veja outra nota), que reduziu, de 90 para 80% os limites de aumentos de preços.

TABELA 23-B: COEFICIENTES A SEREM APLICADOS SOBRE A 23-A

SERVIÇO	01 a 50 km	751 a 800 km	5.801 a 6.000 km
Carga comum	1,0624	1,0826	1,1097
Carga industrial	1,0624	1,0869	1,1118
Lotação	1,0654	1,0831	1,0960
Grandes massas	1,0651	1,1032	1,1234

O CIP não reconhece novo Mercedes

No episódio do último reajuste de fretes, o caso do preço do caminhão Mercedes merece registro à parte.

O pedido encaminhado ao CIP (Processo 1.745) utilizou o preço do novo caminhão Mercedes L-1113 com cabina reestilizada e freio a ar. Eram, segundo cotação da própria Mercedes, Cr\$ 10.736.320,00, ou 23,2% de aumento sobre o preço de maio do modelo antigo (Cr\$ 8.714.031,80).

Depois de entendimentos com o CIP, a NTC concordou em especificar o freio hidráulico, reduzindo o preço para Cr\$ 10.174.062,00 (aumento de 16,75%).

Ao mesmo tempo, anexou ao processo declaração da Mercedes (telex VEG 177/83) de que a cabina antiga foi descontinuada.

Surpreendentemente, porém, o plenário do

CIP decidiu conceder apenas 7,2% de reajuste sobre o preço do veículo. O Conselho agiu como se o modelo antigo ainda existisse. E justificou seu procedimento sob a alegação de que a mudança da cabina seria um artifício da Mercedes para ludibriar o controle de preços.

O CIP prometeu "tomar uma atitude" contra a Mercedes, congelando o preço do veículo.

Na verdade, o programa da Mercedes para mudar a cabina e o freio de seus caminhões existe há cerca de quatro anos e não guarda nenhuma relação com a atual temporada de controle de preços, iniciada em fevereiro. O CIP faria melhor se substituísse decisões arbitrárias e irrealistas por um melhor conhecimento sobre as necessidades de segurança e conforto em nosso transporte e os programas de aperfeiçoamento da indústria automobilística.

Portaria 16 endurece o controle

Publicada pelos jornais, dia 30 de junho, a Portaria 16 do CIP substitui a Portaria 13 e introduz um controle mais rígido de preços.

A primeira alteração básica é a redução do limite de aumentos de 90 para 80% sobre uma ORTN, agora, emagrecida pelos expurgos.

Ao contrário da Portaria 13, a 16 preocupa-se em controlar os "preços efetivamente praticados", impossibilitando, pelos menos em tese, a redução dos descontos ou a cobrança de valores superiores aos das tabelas.

Qualquer reajuste superior aos 80% da variação da ORTN dependerá de "prévia e expressa autorização do CIP". E mesmo que esteja dentro do limite, o aumento só poderá ser aplicado se corresponder a "efetiva elevação dos custos que o justifique".

Os juros para venda a prazo foram limitados a 6% ao mês. E a lista de produtos sujeitos a controle foi ampliada de 273 para 299 itens.

Sua divulgação provocou várias reações contrárias. O presidente da Associação Brasileira da Indústria Elétrica e Eletrônica — ABINEE, Firmino da Rocha Freitas, por exemplo, recusou-se a praticá-la. Insiste em continuar aplicando a Portaria 13, que vigoraria até 31 de agosto.

O presidente da NTC, Thiers Fattori Costa, distribuiu nota responsabilizando o CIP pela previsível deterioração no nível dos serviços do Transporte Rodoviário de Carga e pela possível desestruturação do setor.

Com protestos ou não, a Portaria já está em pleno vigor e não tem prazo definido para ser revogada.

OS PREÇOS DO MERCEDES L-1113 (em junho)

Preço do veículo com cabina reestilizada e freio a ar.....	Cr\$ 10.736.320,13
Preço do veículo com cabina reestilizada e freio hidráulico...	Cr\$ 10.174.062,00
Preço autorizado pelo CIP	Cr\$ 9.341.441,20
Preço do veículo descontinuado, em maio	Cr\$ 8.714.031,80

DNER confirma o avanço da frota própria

Quem compara os dados da "Sinopse do Transporte" com os do Registro de Cadastro corre o risco de recair em "interpretações tendenciosas".

A crítica, contida em estudos do DNER, vem a propósito do desmedido aumento da frota das Empresas de Carga Própria (ECP) e da drástica diminuição do número de carreteiros, entre 1974 e 1982, detectado pela NTC, no folheto "A verdade sobre o Registro e Cadastro".

Tanto as estatísticas da "Sinopse" quanto as do "Registro" foram levantadas sob coordenação do DNER. No entanto, ofício encaminhado à NTC esclarece que os dados da "Sinopse" — utilizados para estimar em 1974, frota de caminhões, a partir de pesquisas-piloto limitadas a alguns pontos do País — conduziram a distorções. Entre elas, a "superestimação do número de transportadores autônomos e a subestimação das Empresas de Carga Própria".

Tais distorções "se tornam flagrantes quando se confrontam aqueles dados com os números reais obtidos do RTRC e da TRU com as pesquisas efetuadas recentemente pelo DNER

sobre as Empresas de Carga Própria".

Cruzando dados de várias origens (RTRC x TRU, CGC x CIC), o Serpro chegou à conclusão, segundo o estudo do DNER, que ainda faltariam cadastrar cerca de 60% dos veículos de carreteiros, 10% dos caminhões empresas de transportes e empresas frotistas de carga e 50% da frota de carga própria (de empresas ou individuais).

Projetando-se tais dados, chega-se à conclusão que, de fato, a participação do carreteiro na frota seria superior à apontada no Registro e Cadastro. As transportadoras, no entanto, teriam apenas 9,6% dos caminhões.

Cresceu a participação da carga própria, já exagerada, no próprio RTRC. O que confirma a denúncia da NTC sobre o avanço dos caminhões de chapa amarela.

CATEGORIA	(total)	Veículos cadastrados (percentual)	Veículos cadastrados (percentual)	Estimativa de veículos existentes	Participação na frota (percentual)
ETC	97.533	16,9	90	108.000	9,6
EFC	25.524	4,4	90	28.000	2,5
ECP	269.458	46,6	50	539.000	48,0
EDE	177	—	—	—	—
TRA	153.569	0,0	40	384.000	34,2
TCP	31.790	5,5	50	64.000	5,7
				1.123.000	100,0

FONTES: "Estatísticas Cadastrais, DNER, julho 1982
Diretoria de Transportes do DNER"

Uma "Verdade" Enganosa

Em um artigo publicado no "Jornal do Brasil" de 12 de julho, o professor Eduardo Celestino Rodrigues, membro da Comissão Nacional de Energia, tenta estabelecer "a verdade sobre os preços e subsídios do Petróleo".

Intencionalmente ou não, o título sugere uma tardia réplica ao livreto da NTC "A verdade sobre o preço do óleo diesel", editado em novembro do ano passado.

Logo no início de longo, porém, pouco articulado trabalho, o acatado mestre anuncia um postulado de aceitação duvidosa. Segundo Celestino, "os preços dos derivados de petróleo têm que acompanhar os preços do barril de petróleo, em cruzeiros, posto no Brasil".

Dando-se o princípio como verdadeiro, conclui-se que a política de preços do Governo ao qual serve Celestino não tem sido a mais correta. De fato, de fevereiro de 1979 (data tomada como referência pelos articulistas), até hoje, enquanto a cotação do dólar aumentou 22,8 vezes (veja quadro), a gasolina subiu 31,56 vezes e o diesel, 35,4 vezes.

A prevalecer o postulado, o litro da gasolina não poderia custar hoje, após a queda de 15% no mercado internacional, mais do que Cr\$ 193,00. O diesel, por sua vez, não poderia ultrapassar Cr\$ 110,00.

Porém, para Celestino, "hoje, a gasolina está relativamente mais baixa 55% ao seu preço de 1979" (sic). E "o diesel, tem, hoje, seu pre-

ço relativo 52% de seu preço em fevereiro de 1979" (sic).

Convertidos em dólares, pela cotação da data dos aumentos, os preços dos derivados de petróleo (veja tabela) mostram que o velho mestre equivocou-se em seus cálculos.

O mesmo litro de gasolina que, em fevereiro de 1979, custava US\$ 0,44, chegou a US\$ 0,52

em 10 de março de 1983, data do penúltimo reajuste. Da mesma forma, o litro do diesel subiu de US\$ 0,25 para US\$ 0,32.

A preços de hoje, a gasolina está sendo vendida a US\$ 0,60 o litro e o diesel a US\$ 0,38.

Só para efeito de comparação, sempre é bom lembrar que, nos Estados Unidos, a gasolina custa US\$ 0,90 o galão — ou US\$ 0,24 o litro.

A EVOLUÇÃO DOS PREÇOS EM DÓLAR					
DATA	DÓLAR Cr\$	GASOLINA		DIESEL	
		Cr\$/l	US\$/l	Cr\$/l	US\$/l
10.02.79	21,954	9,60	0,44	5,40	0,25
28.05.79	24,546	10,20	0,42	5,80	0,24
10.09.79	28,748	14,30	—	—	—
26.11.79	31,476	22,60	0,72	12,00	0,38
24.04.80	48,173	28,00	0,58	12,50	0,26
29.05.80	49,750	30,00	0,61	13,50	0,27
26.06.80	51,333	34,50	0,67	15,00	0,29
31.07.80	52,835	38,00	0,72	15,70	0,29
03.10.80	58,732	45,00	0,77	17,30	0,29
04.12.80	64,038	51,00	0,79	20,00	0,31
04.02.81	70,416	60,00	0,85	26,00	0,37
16.04.81	79,064	66,00	0,83	32,50	0,41
28.06.81	88,757	75,00	0,85	42,00	0,47
18.10.81	111,35	85,00	0,76	50,00	0,45
14.02.82	137,86	104,00	0,75	62,00	0,45
24.05.82	159,83	125,00	0,78	75,00	0,47
18.07.82	177,54	132,00	0,89	—	—
16.09.82	202,06	144,00	0,71	84,00	0,42
29.12.82	244,80	167,00	0,68	102,00	0,42
10.03.83	401,45	210,00	0,52	130,00	0,32
09.06.83	504,40	303,00	0,60	191,00	0,38

FONTES: "Conjuntura Econômica"
NTC — Associação Nacional das Empresas de Transportes Rodoviários de Carga

DNER quer financiamento para pesado

O DNER tem consciência da deterioração da nossa frota e concorda com as medidas propostas pelos transportadores para resolver o problema. "Pesquisas realizadas por esta Diretoria constataram que a venda de caminhões baixou sensivelmente", diz estudo feito pela Diretoria de Transportes à NTC.

Uma das principais causas da queda foi "o alto custo dos veículos, aliado à inexistência de financiamentos especiais a juros razoáveis, sem correção monetária", como já ocorre com os tratores e os táxis.

O DNER quer estimular, principalmente, os veículos pesados, por apresentarem "consumo energético mais favorável". E manifesta preocupação, especialmente, com o envelhecimento da frota. "Segundo dados do RTRC de 1982, as idades médias dos veículos de carga eram elevadas", atingindo nove anos para os transportadores autônomos e "ultrapassando, de longe, sua vida útil econômica".

TRC nunca teve 70% das cargas

O "Anuário Estatístico do Transporte de 1982", que o Geipot divulgará brevemente, promete destruir um mito estatístico: a participação de 70% do TRC na movimentação das cargas nacionais.

"Se transportássemos o que dizem as estatísticas", nosso transporte rodoviário seria energeticamente mais eficiente que as outras modalidades", declarou, em Gramado, o ministro Cloraldino Soares Severo.

De fato, as novas estatísticas, montadas depois de trabalhosa pesquisa do Geipot, revelam uma participação em torno de 60% (veja quadro).

Mas, se o dado era incorreto, por que a insistência? Como não havia estatísticas, consultores estrangeiros que vieram ao Brasil, ainda em 1967, foram obrigados a realizar uma estimativa. A partir daí, projetaram o que seriam o transporte de 1985.

À falta de melhor informação, o Geipot, simplesmente, tomava tal projeção como verdadeira. É só olhar as estatísticas para verificar que, apesar da recessão, nas estatísticas oficiais, o TRC crescia sempre 10,4% ao ano. Agora, a tabela acabou.

A FATIA DO TRC NO TRANSPORTE		
ANO	t.km x 10 ⁶	Participação (%)
1977	168.200	61,1
1978	181.500	60,1
1979	193.700	59,4
1980	208.500	58,7
1981	204.700	59,8

FONTE: GEIPOT

Gasolina cara: o culpado ainda é o subsídio

"Para onde vai o dinheiro da gasolina?" Em anúncio de página inteira, veiculado dia 9 de julho, nos principais jornais do País, a Petrobrás se propõe a responder a esta pergunta de milhões de brasileiros.

Na sua milionária campanha, a estatal acaba admitindo o óbvio. "Não há outro remédio", diz o anúncio, "se não cobrar mais do que apenas os custos da matéria-prima, refino e distribuição."

De fato, anúncio anterior, da própria Petrobrás, já informava que bastam 30% do preço para pagar o petróleo e o refino. Os restantes, 70%, vão para programas de pesquisas minerais e de outras fontes de energia. Geram também recursos para o INPS, Finsocial, PIS/PASEP, transporte de massa, etc.

Para não perder o hábito, a Petrobrás volta a bater na surrada tese dos subsídios. "O preço da gasolina não agrada ninguém. Mas, agradaria ainda menos se houvesse aumentos maiores do diesel, gás de cozinha ou óleo combustível", diz a peça. "Junto com o dinheiro pago no posto por litro de gasolina, estão os valores que tornam mais baratos outros derivados."

A partir de tal explicação fica difícil entender o reajuste de 45% decretado dia 9 de junho, o maior dos últimos quatro anos.

O pretexto para o aumento cavalgar foi justamente a necessidade de "eliminar os subsídios". Agora, a Petrobrás assegura que eles continuam existindo. A se dar crédito à campanha da estatal, tudo não teria passado, portanto, de um engodo. O Governo apenas fingiu que retirou os subsídios — alguns, como se sabe, inexistentes — para continuar recolhendo-os a seus cofres, cada vez com maior voracidade.

O preço alto da gasolina não é irremediável. E um dos remédios seria, exatamente, o fim do subsídio. Livre de ônus de pagar a conta de outros derivados (esperava-se), este combustível poderia custar um pouco menos. No entanto, não foi o que aconteceu. Até onde se sabe, a "parcela de equilíbrio de preços" sobreviveu à pretensa eliminação dos subsídios.

Não se pode esquecer também que a "alínea A", de onde vêm os recursos para cobrir a sempre deficitária "conta petróleo" do CNP — o cavalo de batalha de quem quer tirar mais receitas dos combustíveis — pesa muito pouco no preço final dos derivados. Mesmo que o Governo duplicasse ou triplicasse o valor dessa alínea, a providência, sozinha, jamais justificaria aumento de 45% nos preços.

Outra particularidade do anúncio é a inclusão do diesel na lista negra dos combustíveis subsidiados. Em janeiro de 1982, uma composição de preços da própria Petrobrás mostrava que 18% do preço de venda do diesel já era composto por um verdadeiro festival de alíneas e siglas. A alínea A (conta petróleo), a alínea B (que também alimenta os cofres do CNP), a alínea D, o imposto único sobre minerais e seu adicional, além das cotas da Previdência e do PIS-PASEP.

O diesel paga tudo isso e já não há mais o pretexto da "conta petróleo". Onde está, portanto, o subsídio? Como falar em preço baixo para um combustível que custa Cr\$ 191,00, o litro, contra apenas Cr\$ 135,00 no mercado *spot* de Roterdã?

A rigor, o subsídio só continua existindo para o gás de botijão (veja quadro). Tanto o óleo combustível quanto o querosene já superam a contação internacional.

Eis aí mais uma injustiça da política de preços de derivados. Enquanto a indústria petroquímica goza de descontos de até 79% no preço da nafta, nosso caipira paga Cr\$ 196,00 por um litro de querosene. O sacrificado passageiro de ônibus e o atarantado transportador de carga têm de conviver com o diesel a Cr\$ 191,00. Enquanto isso, as companhias aéreas e os proprietários de aviões não precisam desembolsar mais do que Cr\$ 129,00 por litro de querosene de aviação.

Se o preço dos combustíveis não agrada ninguém, a Petrobrás tem, pelo menos, a obrigação de dar respostas mais claras e convincentes às perguntas dos consumidores. E fica aí mais uma: para onde vai o dinheiro do óleo diesel?

OS PREÇOS INTERNOS E OS EXTERNOS (Em Cr\$)			
	Roterdã	Brasil	Relações
Óleo diesel	132,00	191,00	1,45
Óleo combustível	87,00	99,00	1,14
Gasolina	135,00	303,00	2,24
Querosene p/jatos	113,00	129,00	1,14
Querosene iluminante	—	196,00	—
Gás de botijão	213,00	143,00	0,67

MBB-1519/42 TRACIONANDO CARRETA DE 2 EIXOS (18.000 KG)

CUSTOS FIXOS MENSAIS

0,13/12	de rem. do capital a	23.649.258	256.200
1,634	de salário do motorista e encargos sociais a	245.877	401.763
1,634/2	de salários de oficinas e encargos sociais a	129.234	105.584
0,80/84	de reposição do veículo a	16.855.946	160.533
0,92/80	de reposição do semi-reboque a	5.536.586	84.879
1/12	de licenciamento a	63.419	5.294
1/12	de seg. do casco a	1.425.583	118.799
1/12	de seg. de responsabilidade civil facultativo a	23.377	1.948

Total dos custos fixos 1.133.052

CUSTOS VARIÁVEIS POR KM

0,01/7500	de peças, acessórios e mat. de manutenção a	22.392.532	29.8567
1/2,55	de combustível a	191	74.9020
31/10.000	de óleo do motor a	671,76	2.0825
11/20.000	de óleo da transmissão a	746,35	0.4105
1/4.000	de lavagens e graxas a	13.500	3.3750
1/72.000	de pneus, câmaras e recapagens a	3.683.786	51.1637

Total dos custos variáveis 161.7904

Custo mensal = 1.133.052 + 161.7904.x
Custo por km = (1.133.052/x) + 161.7904
x = quilometragem mensal

MBB-L-1113 TRUCADO, FURGÃO DE ALUMÍNIO (12.000 KG)

CUSTOS FIXOS MENSAIS

0,13/12	de remuneração do capital a	13.407.787	145.251
1,634	de sal. do mot. + encargos sociais a	162.863	266.118
0,80/82	de reposição do veículo a	10.499.671	105.584
0,95/54	de reposição do furgão	2.202.913	35.563
1/12	de licenciamento a	37.126	3.083
1/12	de seguro do casco a	842.843	70.237
1/12	de seguro de resp. civil facultativo a	23.367	1.948

Total dos custos fixos 744.447

CUSTOS VARIÁVEIS POR KM

0,01/7077	de peças, acessórios e mat. de manutenção a	12.520.544	17.6919
1/3,2	de combustível a	191	59.6875
29/10.000	de óleo do motor a	671,76	1.9481
11/2.000	de óleo da transmissão a	746,35	0.4105
1/4.000	de lavagens e graxas a	10.000	2.5000
1/72.000	de pneus, câmaras e recapagens a	2.035.458	28.2703

Total dos custos variáveis 110.5083

Custo mensal = 744.447 + 110.5083.x
Custo por km = (744.447/x) + 110.5083
x = quilometragem mensal

VW FURGÃO DIESEL, TRÁFEGO URBANO (1.000 KG)

CUSTOS FIXOS MENSAIS

(0,13/12)	de remuneração do capital a	4.710.000	51.025
(1,634)	de sal. do mot. + encargos sociais a	102.584	167.622
(1,634/5)	de salários de oficinas e encargos sociais a	129.234	42.234
(0,80/60)	de reposição do veículo a	4.710.000	62.800
(1/12)	de licenciamento a	29.472	2.458
(1/12)	de seguro do casco a	83.698	6.975
(1/12)	de seguro de resp. civil facultativo a	23.376	1.948

Total dos custos fixos 335.062

CUSTOS VARIÁVEIS POR KM

(0,01/4.000)	de peças, acessórios e mat. de manutenção a	4.710.000	11.7750
(1/11,1)	litros de combustível a	191	17.2072
(5/3.000)	litros de óleo de motor a	671,76	1.1196
(2,5/20.000)	litros de óleo de caixa/diferencial a	746,35	0.0933
(1/3.000)	de lavagem e lubrificação a	5.000	1.6667
(1/35.000)	de pneus, câmaras a	127.237	3.6379

Total dos custos variáveis 35.4997

Custo mensal = 335.062 + 35.4997.x
Custo por km = (335.062/x) + 35.4997
x = quilometragem mensal

MBB-L-608 D/35 COM FURGÃO DE ALUMÍNIO, TRÁFEGO URBANO

CUSTOS FIXOS MENSAIS

(0,13/12)	de remuneração do capital a	8.339.506	90.345
(1,634)	de salário de motorista e encargos sociais a	102.584	167.622
(1,634/3)	de salários de oficina e encargos sociais a	129.234	70.389
(0,80/72)	de reposição do veículo a	7.165.584	79.617
(0,95/60)	de reposição da carroçaria a	1.173.922	18.587
(1/12)	de licenciamento e seguro obrigatório a	29.337	2.446
(1/12)	de seguro do casco a	550.842	45.902
(1/12)	de seguro de responsabilidade civil facultativo a	23.376	1.948

Total dos custos fixos 476.856

CUSTOS VARIÁVEIS POR KM

(0,01/4.000)	de peças, acessórios e material de manutenção a	8.415.270	21.0382
(1/5,2)	litros de combustível a	191	36.7308
(10/10.000)	litros de óleo de motor a	671,76	0.6718
(11/20.000)	litros de óleo de caixa/diferencial a	766,35	0.4215
(1/4.000)	de lavagem e lubrificação a	6.000	1.5000
(1/72.000)	de pneus, câmaras e recapagens a	492.445	6.8395

Total dos custos variáveis 67.2018

Custo mensal = 476.856 + 67.2018.x
Custo/km = (476.856/x) + 67.2018
x = quilometragem mensal

MB-L-1113 NO TOCO, TRÁFEGO URBANO, FURGÃO DE ALUMÍNIO

CUSTOS FIXOS MENSAIS

(0,13/12)	de remuneração do capital a	11.232.661	121.687
(1,634)	de salário de motorista e encargos sociais a	162.863	266.118
(1,634/2)	de salários de oficina e encargos sociais a	129.234	106.584
(0,80/72)	de reposição do veículo a	8.619.049	95.767
(0,95/54)	de reposição da carroçaria a	1.858.800	32.701
(1/12)	de licenciamento e seguro obrigatório a	37.126	3.094
(1/12)	de seguro do casco a	707.119	58.927
(1/12)	de seguro de responsabilidade civil facultativo a	23.377	1.948

Total de custos fixos 686.826

CUSTOS VARIÁVEIS POR QUILOMETRO

(0,01/7077)	de peças, acessórios e material de manutenção a	10.477.849	14.8055
(1/3,2)	litros de combustível a	191	59.6875
(29/10.000)	litros de óleo de motor a	671,76	1.9481
(11/20.000)	litros de óleo de caixa/diferencial a	746,35	0.4105
(1/4.000)	de lavagem e lubrificação a	10.000	2.5000
(1/72.000)	de pneus, câmaras, protetores e recapagens a	1.221.275	16.9622

Total dos custos variáveis 96.3138

Custo mensal = 686.826 + 96.3138.x
Custo por km = (686.826/x) + 96.3138
x = quilometragem mensal

SCANIA TM-112/42 TRACIONANDO CARRETA DE TRÊS EIXOS

CUSTO FIXOS MENSAIS

(0,13/12)	de rem. do capital a	30.186.412	327.019
(1,634)	de salário do motorista e encargos sociais a	245.877	401.763
(1,634/2)	de salários de oficina e encargos sociais a	129.234	105.584
(0,80/84)	de reposição do veículo a	22.422.094	213.543
(0,92/60)	de reposição do semi-reboque a	6.663.578	102.174
(1/12)	de licenciamento e seguro obrigatório a	63.419	5.284
(1/12)	de seg. do casco a	1.889.467	157.455
(1/12)	de seg. de responsabilidade civil facultativo a	23.377	1.948

Total dos custos fixos 1.314.770

CUSTOS VARIÁVEIS POR KM

(0,01/8.000)	de peças, acessórios e mat. de manutenção a	29.085.600	36.3570
(1/1,9)	litros de óleo diesel a	191	100.5263
(36/10.000)	de óleo do motor a	671,76	2.4183
(30/10.000)	litros de óleo de caixa/diferencial a	746,35	1.1195
(1/4.000)	de lavagens e lubrificação a	14.000	3.5000
(1/72.000)	de pneus, câmaras e recapagens a	5.470.650	75.9813

Total dos custos variáveis 219.9024

Custo mensal = 1.314.779 + 219.9024.x
Custo por km = (1.314.779/x) + 219.9024
x = quilometragem mensal

VEÍCULOS NOVOS

	TARA (kg)	CARGA (kg)	PESO BRUTO (kg)	3º EIXO ADAPTADO (kg)	CAPACIDADE MÁXIMA (kg)	PREÇO Cr\$
GENERAL-MOTORS						
C-60 - chas. curto c/cab. gas.(b)	2.990	8.010	11.000	18.500	19.000	6.091.551
C-60 - chas. médio c/cab. gas.(b)	3.025	7.975	11.000	18.500	19.000	6.107.306
C-60 - chas. longo c/cab. gas.(b)	3.210	7.790	11.000	18.500	19.000	6.234.778
D-60 - chas. curto Perkins c/cab.(b)	3.300	7.700	11.000	18.500	19.000	8.057.576
D-60 - chas. méd. Perkins c/cab.(b)	3.350	7.650	11.000	18.500	19.000	8.068.260
D-60 - chas. longo Perkins c/cab.(b)	3.525	7.575	11.000	18.500	19.000	8.164.965
A-60 - chas. curto c/cab. álcool(b)	—	—	11.000	—	—	6.133.225
A-60 - chas. médio c/cab. álcool(b)	—	—	11.000	—	—	6.149.096
A-60 - chas. longo c/cab. álcool(b)	—	—	11.000	—	—	6.277.519
D-80 - chas. médio c/cab. diesel(b)	—	—	—	—	—	11.241.606
D-80 - chas. longo c/cab. diesel(b)	—	—	—	—	—	11.338.311
D-70 - chassi curto com cabine(c)	3.578	9.122	12.700	18.000	19.000	10.041.979
D-70 - chassi médio com cabine(c)	3.632	9.068	12.700	19.000	19.000	10.088.189
D-70 - chassi longo com cabine(c)	3.692	9.008	12.700	19.000	19.000	10.283.337
MERCEDES-BENZ						
L-608 D/29 - chassi com cabine(a)	2.310	3.690	6.000	—	9.000	7.921.638
L-608 D/35 - chassi com cabine(a)	2.425	3.575	6.000	—	9.000	8.019.310
L-1113/42 - chassi com cabine(b)	3.765	7.235	11.000	18.500	19.000	9.744.741
L-1113/48 - chassi com cabine(b)	3.835	7.165	11.000	18.500	19.000	9.924.348
L-1313/42 - chassi com cabine(c)	3.890	9.110	13.000	21.500	21.650	12.954.874
L-1313/48 - cabine reest./freio a ar(c)	4.085	8.915	13.000	21.500	22.500	13.168.148
LA-1313/42 - chassi com cabine(c)	4.190	8.735	13.000	—	21.650	14.302.636
LA-1313/48 - chassi com cabine(c)	4.260	8.735	13.000	—	21.650	14.568.702
L-1513/42 - chassi com cabine(c)	4.150	10.750	15.000	21.650	21.650	13.500.091
L-1513/48 - chassi com cabine(c)	4.295	10.675	15.000	21.650	21.650	13.738.644
L-1513/51 - chassi com cabine(c)	4.325	10.645	15.000	21.650	21.650	13.858.450
L-1516/42 - chassi com cabine(c)	4.295	10.560	15.000	22.000	22.500	14.285.007
L-1516/48 - chassi com cabine(c)	4.340	10.588	15.000	22.000	22.500	14.523.560
L-1516/51 - chassi com cabine(c)	4.412	10.550	15.000	22.000	22.500	14.643.366
L-2013/42 - chassi com cabine(c)	5.386	16.264	21.650	—	21.650	16.866.962
L-2013/48 - chassi com cabine(c)	5.385	16.192	21.650	—	21.650	17.015.582
L-2213/42 - chassi com cabine(c)	5.450	16.200	21.650	—	21.650	17.118.040
L-2213/48 - chassi com cabine(c)	5.522	16.128	21.650	—	21.650	17.290.631
LB-2213/36 - chassi com cabine(c)	5.431	16.265	21.650	—	21.650	17.035.119
L-1519/42 - chassi com cabine(d)	5.400	9.600	15.000	22.000	32.000	17.185.273
L-1519/48 - chassi com cabine(d)	5.510	9.490	15.000	22.000	32.000	17.311.454
L-1519/51 - chassi com cabine(d)	5.569	9.431	15.000	22.000	32.000	17.425.126
L-2219/42 - chassi com cabine(d)	6.116	15.834	22.000	—	32.000	23.158.114
L-2219/48 - chassi com cabine(d)	6.210	15.790	22.000	—	32.000	23.326.525
LB-2219/36 - para betoneira(d)	6.120	15.880	22.000	—	32.000	23.094.173
LAK-1313/36 - chassi com cabine(c)	4.190	8.670	13.000	—	21.650	15.473.842
LK-1316/36 - chassi com cabine(c)	4.015	8.985	13.000	21.500	22.500	14.805.789
LK-1513/42 - chassi com cabine(c)	4.355	10.705	15.000	22.000	22.500	15.585.393
LK-1516/42 - chassi com cabine(c)	4.450	10.660	15.000	22.000	22.500	16.310.510
LK-2213/36 - chassi com cabine(c)	5.385	16.265	21.650	—	21.650	17.153.703
LK-2219/36 - chas. com cabine reest.(d)	6.120	15.440	22.000	—	32.000	23.189.473
LS-1313/36 - chassi com cabine(c)	3.140	17.710	13.000	21.500	21.690	13.992.697
LS-1519/36 - chassi com cabine(d)	5.395	26.605	15.000	—	32.000	18.077.501
LS-1519/42 - chassi com cabine(d)	5.590	26.410	15.000	—	32.000	18.499.203
LS-1924/42-A - chassi com cabine(d)	6.930	33.070	15.000	—	40.000	25.289.263

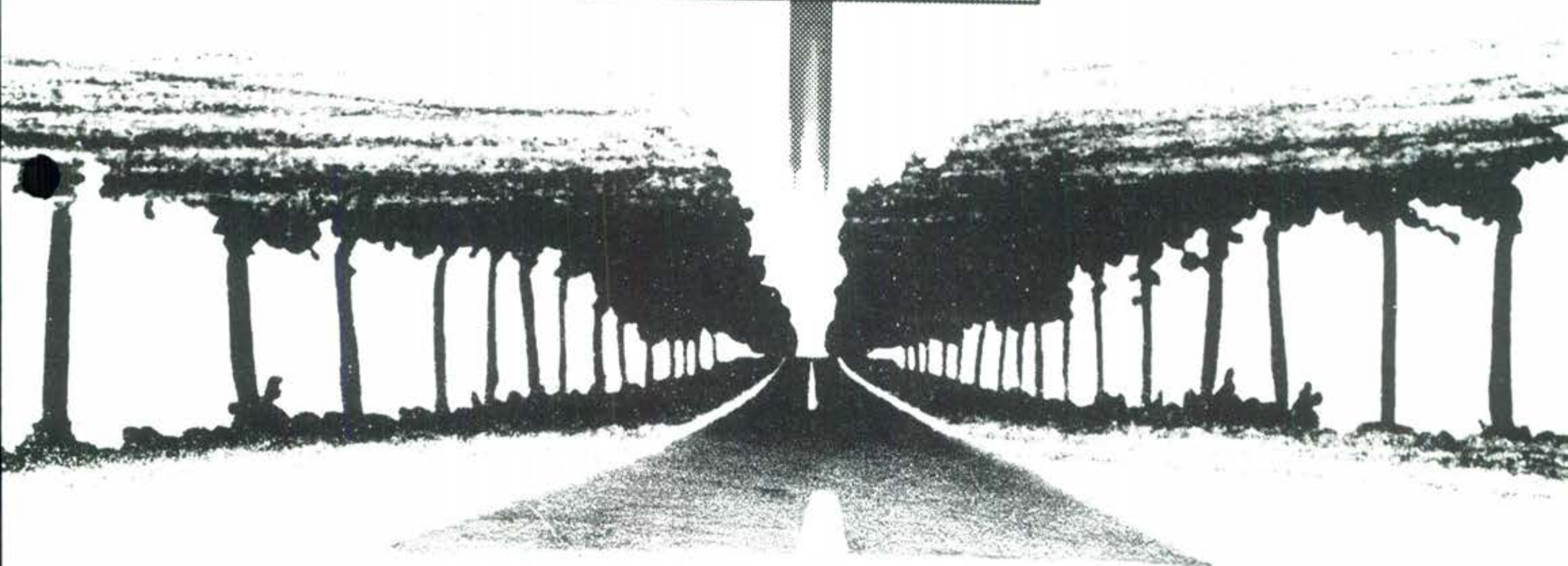
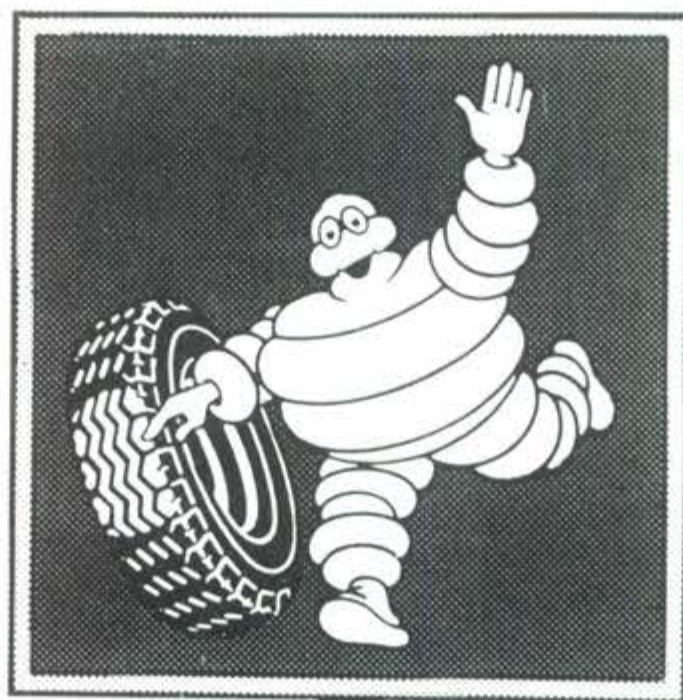


VEÍCULOS NOVOS

(a) Caminhões Leves; (B) Caminhões Médios; (C) Caminhões Semi-Pesados e (D) Caminhões Pesados.

	TARA (kg)	CARGA (kg)	PESO BRUTO (kg)	3º EIXO ADAPTADO (kg)	CAPACIDADE MÁXIMA (kg)	PREÇO Cr\$
SAAB-SCANIA*						
T112MA 4x2(d)	6.040	11.640	17.500	—	45.000	25.251.247
T112H 4x2(d)	6.120	13.880	20.000	—	45.000	25.728.830
T112H 6x2(d)	7.320	19.680	27.000	—	45.000	28.639.934
T112E 6x4(d)	8.655	27.345	36.000	—	80.000	35.626.521
R112MA 4x2(d)	6.180	11.320	17.000	—	45.000	26.019.064
R112H 4x2(d)	6.230	13.770	20.000	—	45.000	26.510.688
R112 6x2(d)	7.460	19.540	27.000	—	45.000	29.556.526
R112E 6x4(d)	8.830	28.170	32.000	—	80.000	36.370.378
R142MA 4x2(d)	6.530	10.970	17.500	—	45.000	28.854.625
* Nestes preços estão incluídos equipamentos opcionais, tais como: distância entre-eixos, faixa decorativa, 2 tanques de combustível, etc...						
VW CAMINHÕES						
6-80 - Perkins 4.236(a)	2.580	3.720	6.300	—	6.500	7.281.125
6-90 - MWM D-2.294(a)	2.635	3.720	6.355	—	6.500	7.645.180
6-140 - álcool(a)	—	—	—	—	—	6.917.070
E-11 - ch. curto (Alc. Chrys. 318)(b)	2.970	7.880	10.850	18.500	19.000	6.362.787
E-11 - ch. méd. (Alc. Chrys. 318)(b)	3.000	7.850	10.850	18.500	19.000	6.367.767
E-11 - ch. longo (Alc. Chrys. 318)(b)	3.200	7.650	10.850	18.500	19.000	6.489.573
11-130/36 - ch.curto(MWM D229.6)(b)	3.650	7.350	11.000	19.000	19.000	10.742.304
11-130/41 - ch.médio(MWM D229.6)(b)	3.673	7.327	11.000	19.000	19.000	10.749.886
11-130/46 - ch.longo(MWM D229.6)(b)	3.920	7.880	11.800	19.000	19.000	11.301.196
D-950 - curto (MWM D229.6)(c)	3.700	9.300	13.000	20.500	21.300	6.925.308
D-950 - médio (MWM D229.6)(c)	3.776	9.224	13.000	20.500	21.300	6.946.894
D-950 - longo (MWM D229.6)(c)	3.806	9.144	13.000	20.500	21.300	7.032.321
E-13 - curto (Álcool)(Chrysler 318)(c)	3.400	9.600	13.000	20.500	22.500	8.902.816
E-13 - médio (Álcool)(Chrysler 318)(c)	3.450	9.550	13.000	20.500	22.500	8.930.568
E-113 - longo (Álcool) (Chrysler 318)(c)	3.680	9.320	13.000	20.500	22.500	9.040.388
E-21	5.974	14.526	20.500	22.000	26.000	15.290.872
D-1.400 - TD - chassi cab. diesel	6.100	14.400	20.500	21.330	21.330	16.125.461
13.130/36 - curto(MWM D229.6)(c)	3.974	9.026	13.000	21.000	21.600	12.656.472
13.130/41 - médio (MWM D229.6)(c)	4.070	8.930	13.000	21.000	21.600	12.693.301
13.130/46 - longo (MWM D229.6)(c)	4.117	8.883	13.000	21.000	21.600	12.834.474
VOLVO						
N-10 (4x2) - cabine leito(d)	6.471	12.820	19.500	—	70.000	23.774.666
N-10 (4x2) - cabine simples(d)	6.706	12.856	19.500	—	70.000	22.702.666
N-10 (6x4) - cabine simples(d)	9.070	23.430	32.500	—	120.000	32.240.137
N-12 (4x2) - cabine leito(d)	6.951	12.610	19.500	—	70.000	27.009.657
N-12 (6x4) - cabine leito(d)	9.076	23.485	32.500	—	120.000	34.846.253

Michelin está aqui!



Este é o símbolo MICHELIN, inventor do pneu radial e, atualmente, seu maior fabricante mundial.

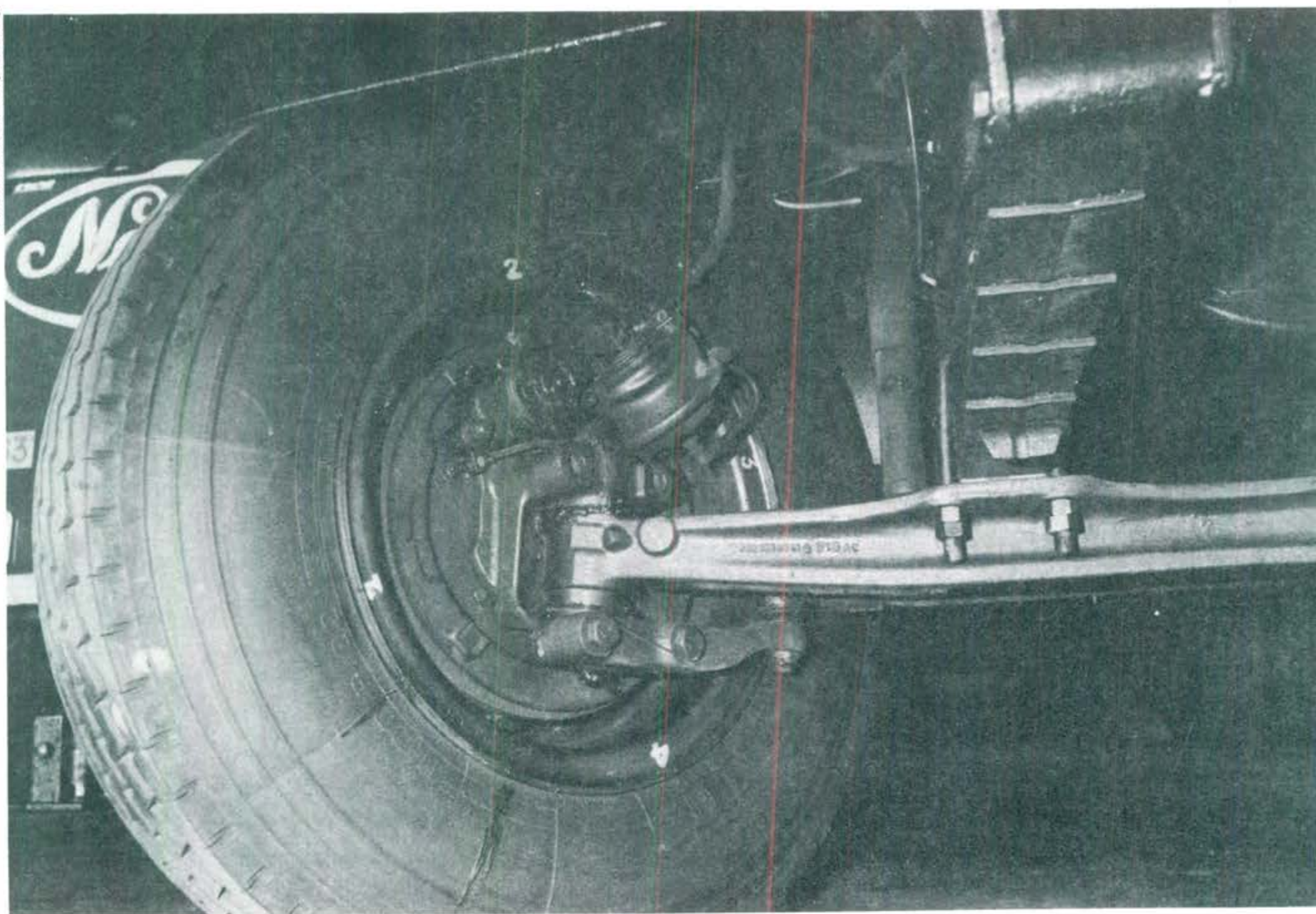
Onde houver este símbolo, haverá alguém que poderá aconselhar quanto ao melhor tipo de pneu para o seu uso e também como montar, calibrar as pressões, ressulcar, recapar, etc... Enfim, como cuidar do seu pneu radial MICHELIN para que rode mais, sempre oferecendo estabilidade, conforto e economia. Pneu radial MICHELIN quer dizer técnica, progresso, segurança e mais quilômetros rodados.



MICHELIN®

1º pneu radial do mundo

Foto: Wilson Rizzo/Jornalcoop



Estabilidade: seu seguro de vida

Salette Lemos

Segurança nas curvas, economia de peças e conforto são qualidades que só amortecedores em ordem oferecem. Rodando com amortecedores vencidos ou inadequados você coloca em risco toda a mecânica do veículo, aumentando consideravelmente os gastos com pneus. Por isso, para sua garantia, teste os amortecedores de 30 em 30 mil quilômetros. Essa é a única forma de você prever o seu futuro, o do seu caminhão e o da sua carga. Veja porquê.

Impossível falar em segurança sem falar em suspensão: molas e amortecedores. Um conjunto que, se negligenciado, transforma a menor falha em acidente fatal. Responsável pela estabilidade do veículo nas curvas, esse conjunto, no entanto, só terá desempenho satisfatório se seus componentes estiverem em bom estado. Não basta ter apenas os amortecedores em ordem. Com feixe de molas desajustado ou gasto você não vai chegar muito longe, pois os amortecedores per-

dem a função: controlar os movimentos das molas tanto na ação (para baixo) como na reação (volta ao normal), mantendo as rodas alinhadas junto ao solo, impedindo vibrações e flutuações, mesmo em freadas bruscas ou curvas mais fechadas.

Mas, efetuar todos esses controles é mais complicado do que parece, o que faz dos amortecedores parte muito importante dos veículos. (Molas será o próxi-

mo item a ser analisado pela BR-agosto.) Rodar com amortecedores vencidos é sobrecarregar outros elementos da parte baixa do veículo (rodas, eixo e molas), permitindo que sobre peso e trabalho para os quais estas peças não estão preparadas, provocando desgaste excessivo e maiores despesas com manutenção. Gastos ou inadequados, os amortecedores permitem oscilações desordenadas do veículo, aumentando os perigos de capotamento ou perda de direção. ➔

ENERGIA — Para controlar as vibrações da suspensão, os amortecedores trabalham basicamente com a energia acumulada nas molas, transformada em calor. Essa ação reduz a reação do feixe de molas, permitindo que ela volte à sua posição anterior sem movimentos rápidos ou violentos, o que seu caminhão não suportaria. O ar que circula em torno do amortecedor dispersa o calor em que foi convertida a energia da mola mantendo a temperatura de funcionamento dentro dos limites recomendados. Essa ação garante a durabilidade dos amortecedores que para o desempenho de suas funções, necessita de óleo com alto nível de viscosidade, que se perde em altas temperaturas.

Seguindo esse princípio, os amortecedores controlam tanto os movimentos verticais, como os laterais, reduzindo a deriva causada pelo vento reduzindo a ação das forças que fazem o veículo inclinar-se para os lados nas curvas, e para frente nas freadas, e controlando a trepidação das rodas. Nos caminhões, caminhonetes e furgões os amortecedores geralmente são montados com suspensão dianteira do tipo eixo-rígido, com feixes de molas semi-elípticas, em posição vertical, próximos das molas. Essa é a montagem ideal para veículos que trafegam por estradas irregulares e mal pavimentadas que exigem maior controle nos movimentos e saltos verticais. No entanto, alguns técnicos afirmam que se a extremidade inferior do amortecedor for fixada no eixo próximo da roda, com a extremidade superior do amortecedor inclinada para dentro, você poderá obter melhor controle dos balanços, mas em compensação, terá ligeiramente reduzido o controle de movimentos verticais. Com amortecedores maiores e mais grossos é certo também que você terá maior garantia, pois absorvendo maior quantidade de energia, eles operam com pressões de trabalho menores, dispersando o calor com mais facilidade.

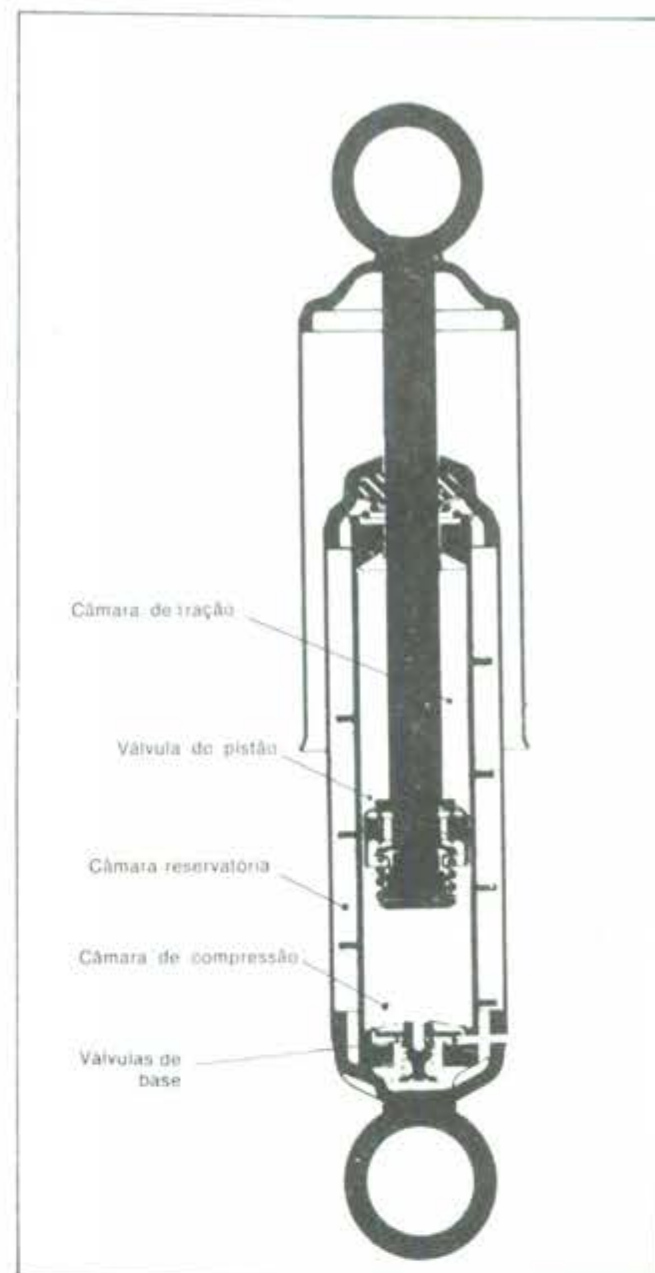
COMPRESSÃO — Quando o amortecedor é comprimido, o óleo da câmara de compressão é forçado para a câmara de tração por outra série de passagens, após abrir a válvula do pistão. Nessa ação, a haste é novamente introduzida no tubo de pressão, ocupando espaço na câmara de tração. Portanto, um volume de óleo correspondente ao volume ocupado pela haste é expelido de volta para o reservatório pela válvula de compressão, situada no conjunto das válvulas de base.

Mas, muitas discussões giram ainda em torno da medida desse controle. Alguns afirmam que ela deve ser de 50/50 (50% na compressão e 50% na extensão), outros afirmam que melhor controle é conseguido com a medida 60/40, outros recomendam 30/70. A verdade é que não se tem uma medida ideal. Uma vez que a

melhor distribuição da resistência do amortecedor aos movimentos de compressão e extensão depende do desenho do veículo e das condições em que ele é operado. Entretanto, pode-se adiantar que qualquer que seja a relação final ela deve garantir o melhor conforto possível, deixando uma larga margem de segurança para manobras imprevistas, freadas violentas ou curvas feitas no limite da velocidade.

Nos carros de corrida, por exemplo, são colocados amortecedores com maior controle na compressão do que na extensão o que garante melhor manejo do veículo quando em alta velocidade efeito que sacrifica consideravelmente o conforto e a própria durabilidade do veículo.

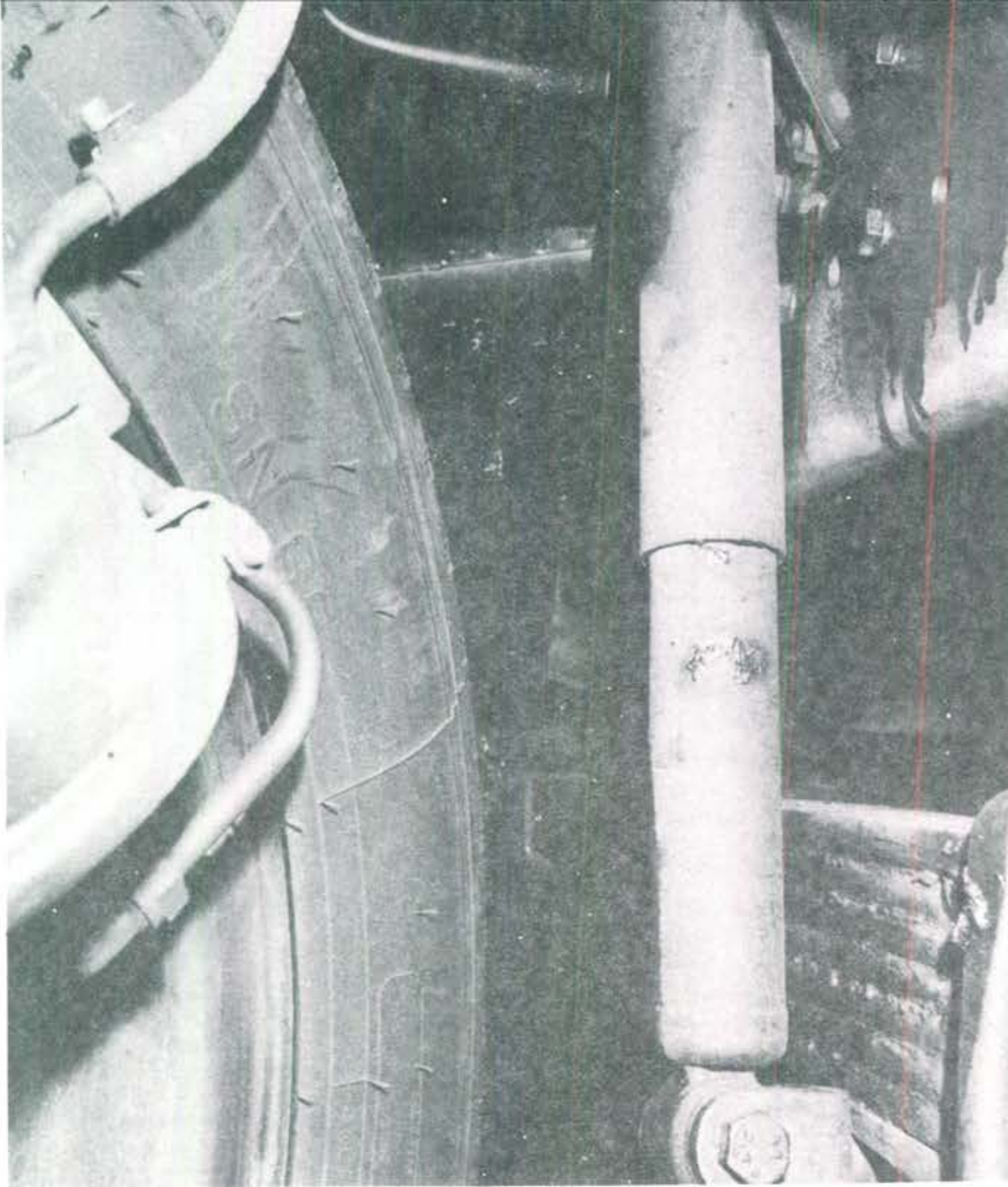
EXTENSÃO — Quando o amortecedor é distendido, o óleo da câmara de tração é forçado para baixo através dos furos existentes no pistão, após a abertura das válvulas de controle de tração, e passa para a câmara de compressão. Ao mesmo tempo, a haste sendo retirada para fora do tubo cria um espaço que deve ser preenchido pelo óleo existente na câmara reservatória. Esse óleo é admitido através da válvula de admissão para dentro do tubo de pressão e enquanto os movimentos lentos são controlados pela passagem de óleo por entalhes feitos na sede da válvula do pistão, a resistência a movimentos mais rápidos ou de velocidades médias é regulada pela pressão e grau de deflexão das molas da válvula de tração e o controle para os movimentos amplos é obtido pela restrição da passagem de óleo no pistão. (Veja gráfico.)



VERIFICAÇÃO — A durabilidade do amortecedor está relacionada com o tipo de operação do veículo. Molas alteradas ou cansadas, excesso de carga, velocidades altas continuadas, tráfego constante por estradas mal pavimentadas são exemplos que abreviam consideravelmente a vida dos amortecedores. É por isso que se reco-

Foto: Wilson Rizzo/Jornalcoop





será menor que o primeiro e o terceiro menor que o segundo, caso contrário, os amortecedores devem ser trocados.

haste torta - um problema que você pode averiguar com uma inspeção rápida, pois é visível. Não permite a operação correta dos amortecedores porque trava o mecanismo de válvulas.

Outras operações simples são também capazes de detectar o estado dos amortecedores. 1 - Conduzir o veículo sobre o pavimento liso a 10 Km por hora e aplicar os freios repentinamente. Se isso acarretar um balanceamento através ou na frente ou uma inclinação da parte dianteira do veículo para baixo e da parte traseira para cima, é sinal de que os amortecedores perderam parte do controle e devem ser testados. 2 - Desligando a extremidade inferior do amortecedor pode-se sentir sua resistência, movendo-o para cima e para baixo. Se não for encontrada nenhuma resistência significa que ele está completamente gasto.

Essas provas, entretanto, só são válidas para testes rápidos. A condição real só poderá ser comprovada em um dinamômetro. E, uma vez comprovada a ineficiência dos amortecedores, lembre-se de que a troca deve ser efetuada por jogos completos, mesmo que só os dianteiros ou traseiros apresentem vencimento. Se você, por exemplo, efetuar a troca somente dos amortecedores dianteiros, estará correndo ainda maiores riscos, pois os amor-

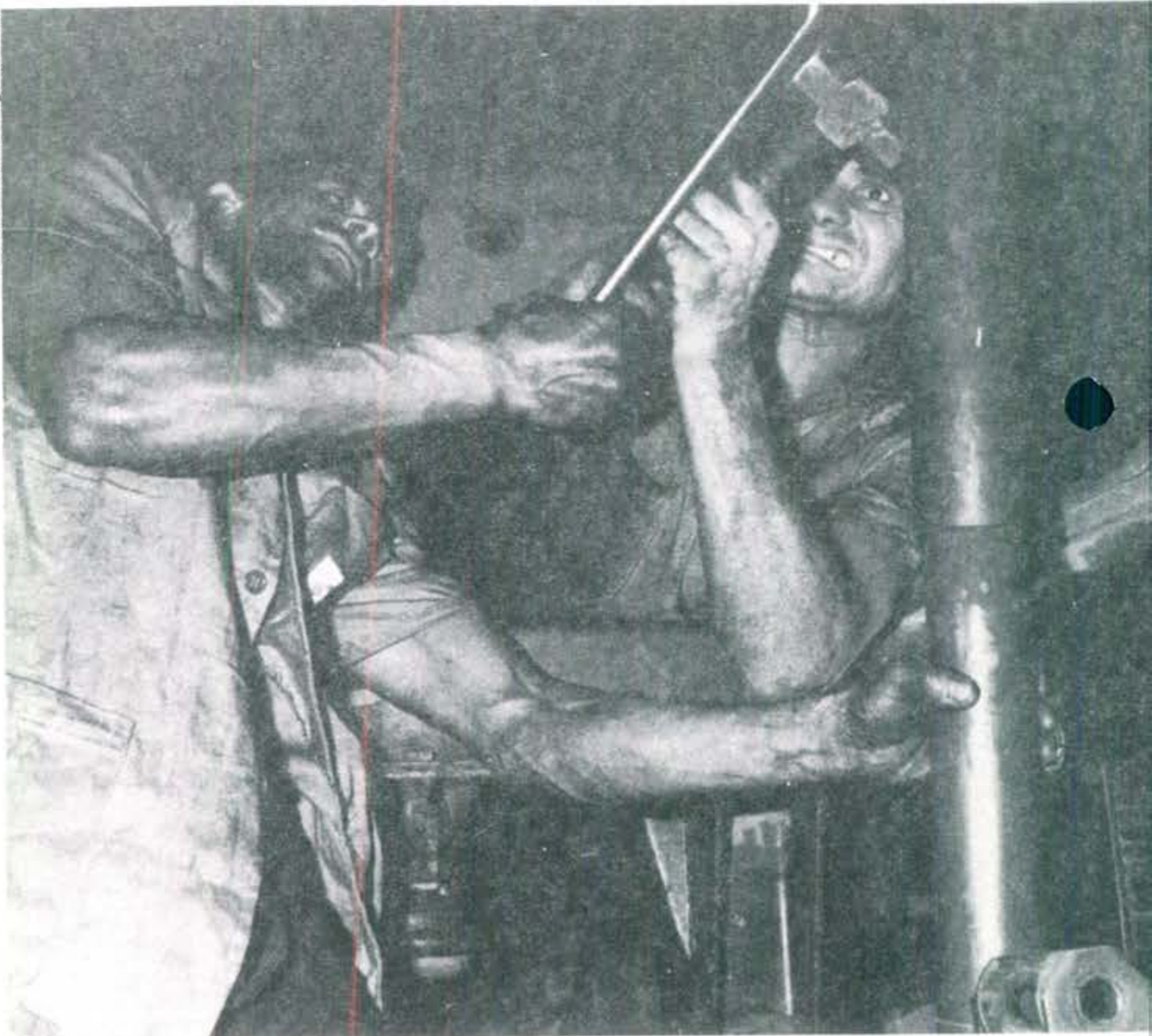
menda inspeção de 30 em 30 mil quilômetros, com cuidados especiais, uma vez que a diminuição da força de controle acontece tão paulatinamente que o motorista nem sempre se dá conta do real estado da suspensão. Com o uso, o sistema pode perder grande parte de seu ajuste, devido apenas à formação de folgas nas articulações. Peças relativamente baratas que, se, trocadas a tempo devolvem à suspensão as características que tinha quando nova.

As falhas mais comuns apresentadas por amortecedores vencidos são:

vazamento de óleo - selo gasto ou furros causados por ferrugem no tubo reservatório provocam vazamento de óleo no tubo do amortecedor indicando que ele precisa ser trocado. É necessário observar também se esse óleo em torno do amortecedor não é proveniente do diferencial da bomba ou das canalizações do sistema hidráulico da direção.

fixações quebradas ou desgastadas - falhas rapidamente identificadas pelo barulho que provocam no sistema de suspensão.

perda de ação - para identificar este problema de modo prático, com o veículo parado, balance com força para cima e para baixo e solte. Se os amortecedores ainda estiverem bons, o segundo balanço



tecadores não trocados entram em desequilíbrio com as novas unidades.

Como última recomendação, lembre-se de que os amortecedores recondicionados, apesar de custarem a metade do preço não são aconselhados em hipótese alguma. De acordo com pareceres técnicos, esses amortecedores não oferecem nenhuma segurança, uma vez que os recondicionadores só fazem substituir o óleo, o que não é suficiente para o bom funcionamento do conjunto. É comum os veículos que utilizam amortecedores recondicionados apresentarem maiores despesas com a manutenção total do veículo colocando em risco toda sua mecânica.

PROCEDIMENTO PARA TROCA: Ao retirar os amortecedores não deixe que as rodas traseiras saiam da posição normal. Coloque o macaco sob o braço de controle inferior ou suspenda-o num elevador, se não dispuser de valeta para efetuar o serviço. Observe cuidadosamente a posição dos amortecedores originais e a localização de todas as peças de montagem e tenha cuidado para não torcer as fixações.

Se as porcas estiverem oxidadas, aplique óleo penetrante nas roscas, esperando alguns minutos para que o óleo penetre antes de desenroscar. Se a oxidação for grande o óleo penetrante não permitir o afrouxamento das porcas, corte-as com uma talhadeira, tendo o cuidado de não danificar a rosca dos parafusos.

Antes de instalar os amortecedores novos procure ler e seguir cuidadosamente as instruções de montagem que acompanham as embalagens. A instalação incorreta causará problemas que podem ser onerosos na hora de corrigi-los. Verifique as peças de montagem que acompanham a unidade nova, certificando-se de que todas as peças necessárias se encontram ao alcance das mãos. Mantenha cada amortecedor em posição vertical e bombeie (abrir e fechar o amortecedor totalmente) várias vezes para escorv-lo. Retire o ar que tenha se acumulado nas câmaras de pressão.

Durante a instalação dos amortecedores não prenda a haste cromada com nenhuma ferramenta. Qualquer risco ou re-

barba que se forme na haste pode cortar o selo durante o funcionamento e permitir vazamento de óleo. Se forem fornecidas peças adicionais para a montagem dos adaptadores, certifique-se da colocação correta das mesmas e comprove com a folha de instruções se está tudo correto.

Depois de instalar os amortecedores novos, certifique-se de que as porcas e os parafusos estão devidamente apertados. As buchas de borracha não devem ser esmagadas pelo aperto até o ponto de sobresair das arruelas. Isso é particularmente muito importante nos tipos de espigão ou pinos. O aperto excessivo ocasiona a perda da liberdade dos movimentos, resultando na quebra do espigão. Certifique-se que a unidade nova não toca em nenhuma parte do chassi e comprove os tubos e flexíveis dos freios estão em boas condições. Verifique também o escapamento, silenciador e outras partes que estejam perto do amortecedor. Por último, comprove a pressão dos pneus e calibre-os para a pressão recomendada pelo fabricante. Boa sorte!

BR

TABELA DE PREÇOS



Posição	Preço Aproximado	Posição	Preço Aproximado	Posição	Preço Aproximado
CHEVROLET:		F-100 (1972/75)	D Cr\$ 30.000.00	L/LK-1513	D Cr\$ 66.000.00
D-60 e D-70	D Cr\$ 42.000.00	F-100 (1972/3.ª série)	T Cr\$ 38.000.00	L/LK/LS-1212	T Cr\$ 105.000.00
DOGDE:		F-100 (1970-71)	T Cr\$ 36.000,00	LS-1513 e 1519	T Cr\$ 113.000.00
D-400	T Cr\$ 31.000.00	F-100 (1973/75)	T Cr\$ 30.000.00	L-2013 e L/LK/LB-2213	D Cr\$ 58.000.00
D-700 e D-950	D Cr\$ 55.000.00	F-100 (1976/...	D Cr\$ 37.000.00	SCANIA:	
D-700 e D-950	cabina Cr\$ 25.000.00	8 e 4 cil.)	D Cr\$ 38.000.00	L-110 e L-111	D Cr\$ 75.000.00
FIAT:		F-100 (1976/...8 cil.)	T Cr\$ 38.000.00	LK-140 (até 1977)	D Cr\$ 85.000.00
Caminhão 70 e 80	T Cr\$ 48.000.00	F-100 (1976/...4 cil.)	T Cr\$ 38.000.00	LK-140 (1978/...)	D Cr\$ 80.000.00
Caminhão 120	D Cr\$ 48.000.00	F-1000	D Cr\$ 37.000.00	LK-140 e LK-141	D Cr\$ 37.000.00
Caminhão 120	T Cr\$ 48.000.00	F-1000	T Cr\$ 38.000.00	Série T	cabina D Cr\$ 99.000.00
Caminhão 20 e 140	3.º eixo Cr\$ 115.000.00	F-2000	D Cr\$ 42.000.00	VOLKSWAGEN:	
Caminhão 140	D Cr\$ 96.000.00	F-2000	T Cr\$ 36.000.00	Caminhão 6-80/6-90	D Cr\$ 64.000.00
Caminhão 190	D Cr\$ 104.000.00	F-400 e F-4000	D Cr\$ 52.000.00	Caminhão 6-80/6-90	T Cr\$ 53.000.00
Caminhão 190	cabina Cr\$ 26.000.00	F-400 e F-4000	T Cr\$ 41.000.00	Caminhão 11-130 e 13-130	D Cr\$ 81.000.00
FORD:		F-600 (até 1979)	D Cr\$ 41.000.00	VOLVO:	
F-75 (1972/...)	D Cr\$ 41.000.00	F-600 (1980/...)	D Cr\$ 52.000.00	N-10	D Cr\$ 107.000.00
F-75 (1972/...)	T Cr\$ 54.000.00	F-7000 (1977/79)	D Cr\$ 50.000.00	N-10	cabina Cr\$ 16.000.00
F-100 (até 1967)	D Cr\$ 27.000.00	F-7000 (1980/...)	D Cr\$ 52.000.00	<i>Estes preços foram obtidos junto a Distribuidora de Auto Peças Roles, revendedor dos amortecedores Cofap.</i>	
F-100 (até 1967)	T Cr\$ 36.000.00	MERCEDES BENZ:		<i>Posição - D: Dianteira</i>	
F-100 (1968/69)	D Cr\$ 29.000.00	L-608	D/T Cr\$ 38.000.00	<i>T: Traseira</i>	
F-100 (1968/69)	T Cr\$ 36.000.00	L/LK/LS-1113	D Cr\$ 46.000.00		
F-100 (1970/71)	D Cr\$ 32.000.00	LA-1113	D Cr\$ 42.000.00		
F-100 (1970/71)	T Cr\$ 36.000,00	L/LK/LS-1313 e			

"A renovação de frotas, um problema nacional"

Apresentada no Seminário de Manutenção e Economia de Combustível, a palestra Renovação de Frota — que agora publicamos na íntegra — mereceu acirradas discussões por parte dos participantes. O secretário-técnico da NTC, Neuto Gonçalves dos Reis, comenta o assunto.

Autor: René Perrone, chefe de Engenharia de Vendas da Scania.

Sem dúvida, o transporte de carga é assunto de segurança nacional, haja visto a preocupação do Governo em manter sob um certo controle alguns segmentos do transporte no País. É fácil de se imaginar as conseqüências sociais e econômicas de uma paralisação deste importante setor.

Infelizmente somente preocupação não poderá evitar que ao continuar o atual estado de coisas, pela lógica, aconteça o inevitável, ou seja, um colapso no setor.

É óbvio que as condições de aquisição de equipamento novo oferecidas hoje são bastante diferentes que as conseguidas em épocas passadas. É também de fácil conclusão que tão cedo não surgirá nenhum milagre que venha a facilitar em muito este aspecto. Se a falta de recursos é mundial, não há dúvida que precisaremos nos adaptar à nova regra do jogo pois mesmo que existam, as soluções poderão ser tar-

Foto: Roberto Faustino/Jornalcoop



René Perrone, da Scania

dias. Não podemos esperar nenhuma providência "salvadora" por parte dos governantes, mas podemos e devemos, isto sim, nos conscientizar de vez que é possível obter mais lucros também por algumas medidas de racionalização e redução de custos nos transportes.

Dentre estas, podemos citar os controles que visem melhor definição de compra de peças de reposição e equipamento, otimização operacional, manutenção de nível satisfatório, etc.

Como algumas destas providências já são constantes e exaustivamente tratadas nos proporemos a comentar alguns aspectos sobre um importante e, hoje face às circunstâncias, esquecido item, a *Renovação da Frota*.

Até hoje, a Indústria Automobilística Nacional fabricou cerca de 78.000 veículos pesados (CMT acima de 30 t), aproximadamente com a distribuição:

PARTICIPAÇÃO NO MERCADO

PESADOS - AC/ATÉ 01/83

	Nº Veículos	Totais Marca
MBB L2219	1.988	
LS1519	15.727	20.159
1924/1924A/1929	2.444	
FIAT F180/190	16.157	20.160
F210	4.003	
VOLVO N10	1.039	1.423
N12	384	
SSB L/LS/LT75/76	8.273	
L/LS 100/101	823	
L/LS/LT110/111	20.360	
LK 111	854	
LK/LKS/LKT140/141	2.549	
T112 MA	736	
T112 H	1.634	36.060
T112 E/T112E	172	
R112 MA/R142 MA	562	
R112 H	91	
R112 E	4	
R142 E	2	

PARTICIPAÇÃO NO MERCADO PERCENTUAL

PESADOS - AC/ATÉ 01/83

	Nº Veículos	Totais Marca
MBB L2219	2,5	
LS1519	20,2	25,9%
1924/1924A/1929	3,2	
FIAT F180/190	20,8	26,0%
F210	5,2	
VOLVO N10	1,3	1,7%
N12	0,4	
SSB L/LS/LT75/76	10,6	
L/LS 100/101	1,1	
L/LS/LT110/111	26,2	
LK 111	1,1	
LK/LKS/LKT140/141	3,3	
T112 MA	0,9	46,4%
T112 H	2,1	
T112 E/T112E	0,7	
R112 MA/R142 MA	0,7	
R112 H	0,1	
R112 E	—	
R142 E	—	
TOTAL:		100%

AUMENTE SEUS LUCROS COMEÇANDO POR BAIXO.

Começando pelos pneus, ou seja, equipando sua frota de ônibus ou caminhões com o Transporte 300 Firestone.

O pneu que mais entende de transporte urbano no País. Ele foi feito para isso. Garante maior número de recapagens, máxima quilometragem no tráfego, baixo custo operacional e além do mais ele é ressulcável.

T.300 FIRESTONE. Enquanto ele roda, você economiza. E ganha muito mais.



TRANSPORTE 300
Firestone
RESSULCÁVEL.

Para mais informações, solicite a visita de um dos nossos inspetores. Preencha e remeta este cupom para: Firestone — Depto de Assistência Técnico-Comercial, Av. Queiroz dos Santos, 1717, 09000 - Santo André - SP.

Nome
Cargo
Empresa
Endereço
CEP

Dentro deste universo dos pesados uma grande parte já está trabalhando acima da *vida útil econômica do equipamento*.

Seguramente podemos afirmar que, dos veículos SCANIA, 15.800 unidades ou perto de 45% estão nesta situação e que perto de 40.000 pesados ou mais de 50% já deveriam ser analisados através de estudos idôneos, ser renovados de imediato.

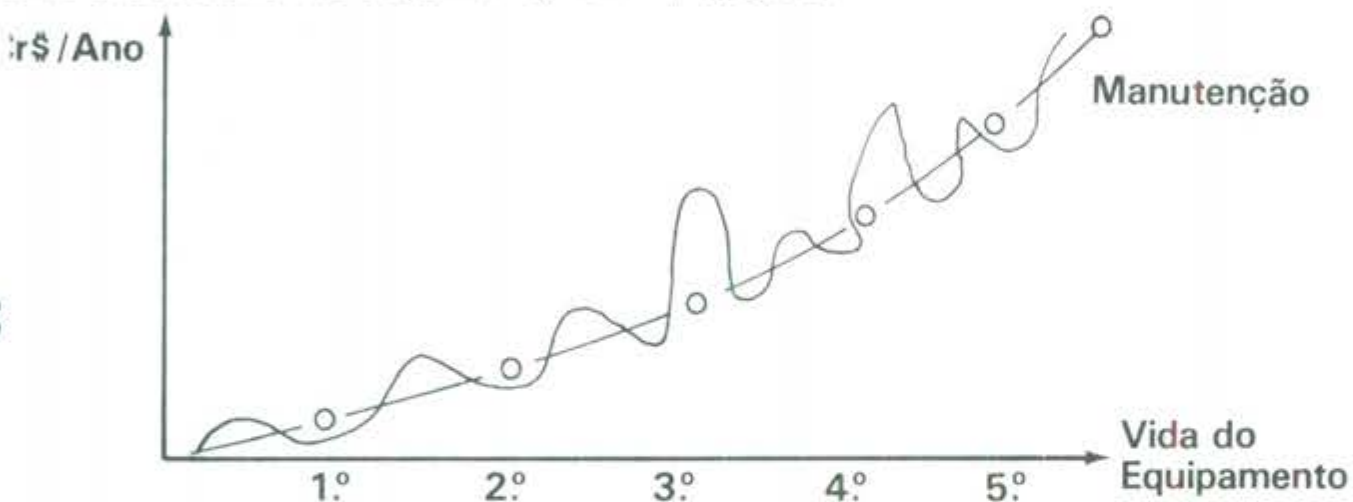
Obs.: Frequentemente se confunde *anos de vida* do equipamento com *vida útil econômica* do mesmo.

Estamos falando neste estudo em *vida útil econômica* de um veículo.

O ideal de alguns frotistas em termos de veículo é algo inviável de ser fabricado. Primeiramente se fosse possível construir um veículo com vida útil, por exemplo, de 20 anos, o projeto teria dois inconvenientes gravíssimos: primeiro o investimento inicial seria absurdamente superior e, em

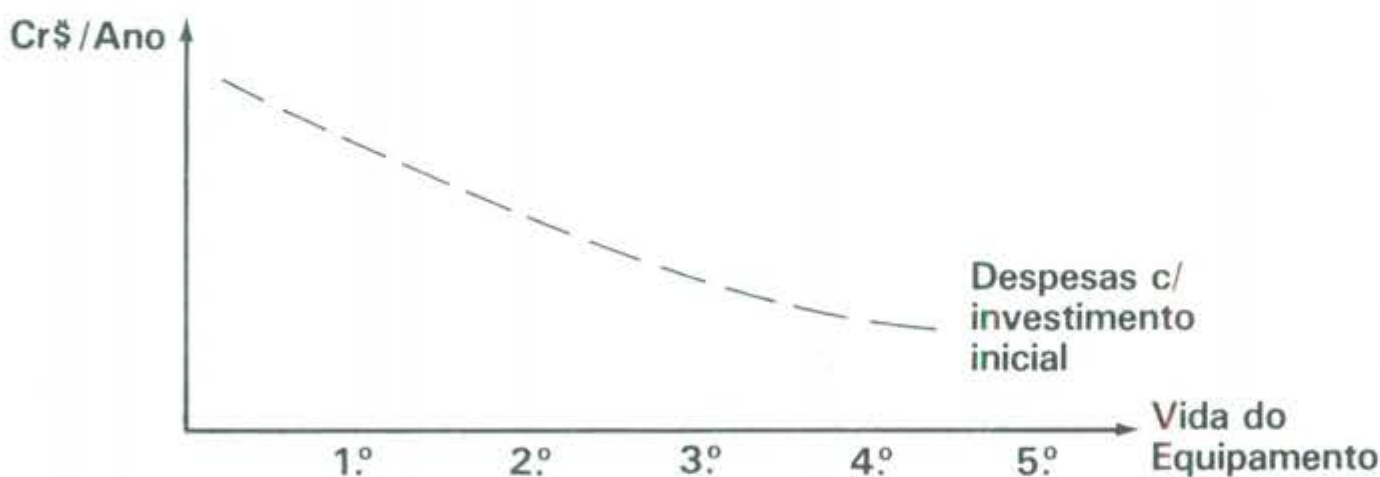
segundo lugar, o cliente se privaria da evolução tecnológica e p/ conseguinte de contar c/ equipamentos de operação cada vez mais econômicos. Além da possibilidade de se fabricar o veículo modulado (módulos renováveis a cada período), seria errôneo se supor a viabilidade de peças com resistência ainda maior, pois seus custos, que já são altos, se tornariam intoleráveis. Também neste aspecto os estudos mostram que é preciso se manter um nível técnico-econômico otimizado.

Por este motivo todo e qualquer veículo, à medida que os anos de utilização se somam, possui um incremento nos seus custos de manutenção, quer pela necessidade de retífica, quer pela substituição de componentes por fadiga e conseqüente quebra de peças. O comportamento desses custos obedecem, com o correr dos anos, aproximadamente, ao gráfico abaixo:



Com relação aos investimentos necessários para aquisição deste mes-

mo equipamento temos o seguinte comportamento aproximado:

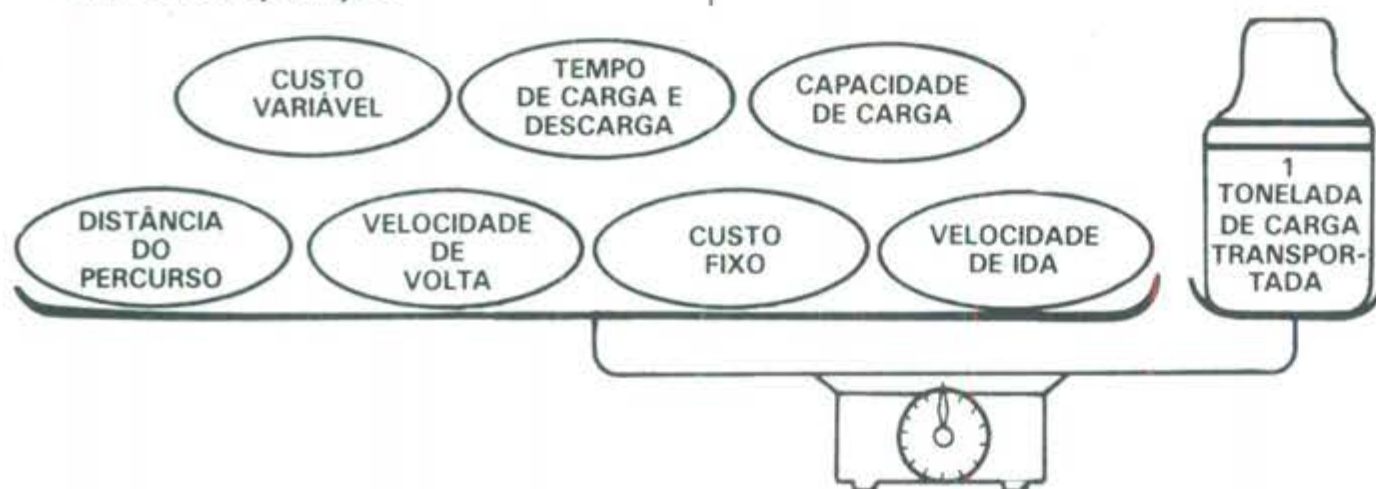


Ao se analisar comparativamente um veículo, pelo bom senso devemos nos utilizar principalmente de dois fatores a saber:

• Custo de operação

• Desempenho

Vejamos primeiramente o que influenciará no *custo* de operação por tonelada transportada:



Resumindo



O custo de operação por tonelada transportada, em função dos fatores acima, pode ser representado pela expressão:

$$\text{CUSTO POR TONELADA TRANSPORTADA} = \frac{\text{CUSTO MENSAL}}{\text{TONELAGEM TRANSPORTADA POR MÊS}}$$

$$\text{CUSTO POR TONELADA TRANSPORTADA} = \frac{\text{CUSTO FIXO} + \text{CUSTO VARIÁVEL}}{\text{CAPACIDADE DE CARGA} \times \frac{\text{QUILOMETRAGEM MENSAL}}{\text{DISTÂNCIA DE IDA + VOLTA}}}$$

Para ilustrar a matéria, relacionamos os custos variáveis e fixos para unidades de 8 anos de vida e unidades novas. Acompanhando-se os custos de cada um desses veículos através de pesquisas em fi-

chas de controle de diesel, lubrificantes, pneus, etc., bem como, dos investimentos feitos, chega-se aos seguintes valores médios:

Como pode-se observar, são sensivelmente menores no veículo novo os gastos com combustível (em função dos aprimoramentos introduzidos nos motores, entre outros), bem como os gastos com lubrificantes, peças e salário oficina. Vejamos o peso percentual de cada um destes itens no custo por tonelada transportada p/ um veículo do ano:

	Veículos c/8 anos de Vida	Veículos do Ano
Custos variáveis: (Cr\$/km)		
combustível	73,28	54,17
lubrificantes	2,30	1,68
lavagem	3,33	3,33
sal. oficina	2,16	1,44
peças	19,79	2,87
pneus	53,74	53,74
Total:	Cr\$ 154,60/km	Cr\$ 173,23/km
Custos fixos: (Cr\$/Mês)		
depreciação	---	199.874,00
remuneração	55.600,00	212.520,00
sal. motorista	145.350,00	145.350,00
licenciamento	2.362,00	9.600,00
seg. obrigatório	500,00	500,00
Total:	Cr\$ 203.812,00/mês	Cr\$ 568.204,00/mês

ITENS	% no custo p/ ton
• Combustível	32,91
• Pneus	32,65
• Peças	1,74
• Salário oficina	0,89
• Lubrificantes	1,02
• Lavagem	2,04
(%) custo variável	71,25

Itens	% no custo p/ ton
• Depreciação	10,13
• Remuneração	10,76
• Salário motorista	7,36
• Licenciamento	0,50
• Seguro obrigatório	---
(%) custo fixo	28,75

Observa-se que é viável um veículo custar até 23,5% a mais que outro, desde que ele seja no mínimo 15% mais econômico em combustível, pois nesse caso a soma dos pesos de combustível (32,91%) e in-

vestimento (20,89%) permanece constante.
Obs.: Para percurso de 400 Km ida, carregado em um só sentido, 10 h trabalhadas/dia, 25 t de carga próximo de 12.000

Km rodados, mês e tempo de carga e descarga de 260 minutos.
Para um veículo com 8 anos de vida útil a situação em termos percentuais de custos variáveis e fixos ficaria:

CUSTO POR TONELADA TRANSPORTADA

CUSTO VARIÁVEL			CUSTO FIXO		
Itens	Veículos do Ano % no custo p/ ton	Veículos c/8 anos de Vida % no custo p/ ton	Itens	Veículos do Ano % no custo p/ ton	Veículos c/8 anos de Vida % no custo p/ ton
• Combustível	32,91	42,70	• Depreciação	10,13	---
• Pneus	32,65	31,32	• Remuneração	10,76	2,70
• Peças	1,74	11,54	• Salário motorista	7,36	7,05
• Salário oficina	0,89	1,26	• Licenciamento	0,50	0,11
• Lubrificantes	1,02	1,36	• Seguro obrigatório	---	---
• Lavagem	2,04	1,96			
(%) custo variável -	71,25	90,14	(%) custo fixo -	28,75	9,86

Observa-se que para o usado com 8 anos cai bastante o custo fixo e eleva-se o custo variável.

Obs.: Para percurso de 400 km ida, carregado em um só sentido 10 h trabalhadas dia, 25 t de carga e próximo de 12.000 km rodados mês para as duas unidades.

Como havíamos citado anteriormente, além da operação, outro fator é importante de se analisar: o *desempenho* do veículo. É fácil observar que uma unidade com 8 anos de vida tem maiores probabilidades de passar mais tempo em oficina, reduzindo o tempo útil do veículo, assim como permitir uma menor veloci-

dade cruzeiro. Estes dois itens prejudicam o *desempenho* do produto e pela sua menor quilometragem rodada no mês, e conseqüentemente os custos por Km ro-

dado e por tonelada transportada. Os quilômetros rodados no mês para uma composição rodoviária são calculados pela expressão:

$$\text{QUILOMETRAGEM RODADA POR UM VEÍCULO NO MÊS} = \frac{\text{HORAS DIA} \times \text{DIAS MÊS} \times 60}{30 \times \left(\frac{1}{\text{VELOCIDADE DE VOLTA}} + \frac{1}{\text{VELOCIDADE DE IDA}} \right) + \text{TEMPO DE CARGA E DESCARGA}} \times \text{DISTÂNCIA DE IDA + VOLTA}$$

Pode se ver que a maior quilometragem percorrida pelo veículo novo é decorrente de uma maior velocidade de cruzeiro (em função da maior potência do motor), e de um maior número de dias trabalhados por mês pela menor necessidade de paradas para manutenção.

Assim sendo, o veículo com 8 anos terá uma velocidade de cruzeiro de cerca de 84% da velocidade do veículo novo, e um número de dias trabalhados da ordem de 70%.

Se partirmos de uma base de 12.000 Km/mês para o veículo novo, a quilometragem percorrida pelo de 8 anos, em função do acima exposto será, portanto, de 7.440 Km/mês.

Obs.: Nota-se claramente que o pesado não é veículo só para longas distâncias, uma vez que a quilometragem por mês é o que interessa no cálculo dos custos por tonelada e a *distância do percurso* está relacionada com o *tempo de carga e descarga*.

Exemplo:

	Situação 1	Situação 2
Tempo de carga e descarga	260'	30'
+	+	+
Distância de Ida e Volta	400 km	50 km
-	= 0,65	= 0,60

ou seja: Rodarei mais quilômetros por mês na *situação 2* de 50 Km de distância que na *situação 1* com 400 Km, e sem dúvida a custos por Km e tonelada transportada menores.

Em Desempenho	Veículo Novo	Veículo c/ 8 a
Horas trabalhadas p/dia	100	100
Dias trabalho p/mês	100	70
Velocidade de ida	100	84
Velocidade de volta	100	86
Tempo de carga e descarga	100	100
Distância de ida + Distância de volta	100	100

Da expressão anterior, no mês teremos: Km (novo) = 62% da Km (8 anos) por conseguinte 62% da carga transportada/mês.

Em números para as condições de 12.000 Km, percurso de 400 Km, tempo de carga e descarga de 260 minutos, 10 horas trabalhadas/dia, 25 dias, mês, etc., o comparativo entre ambos será:

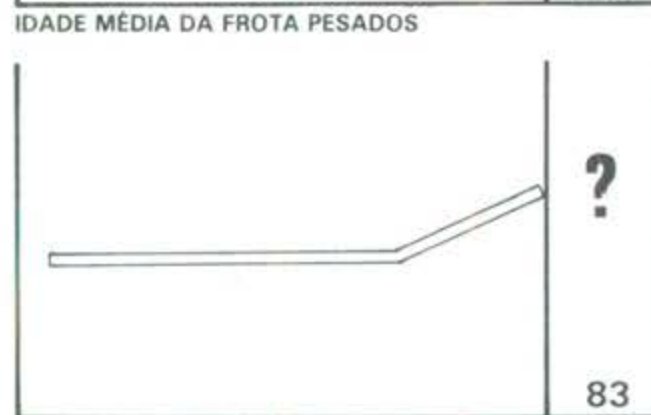
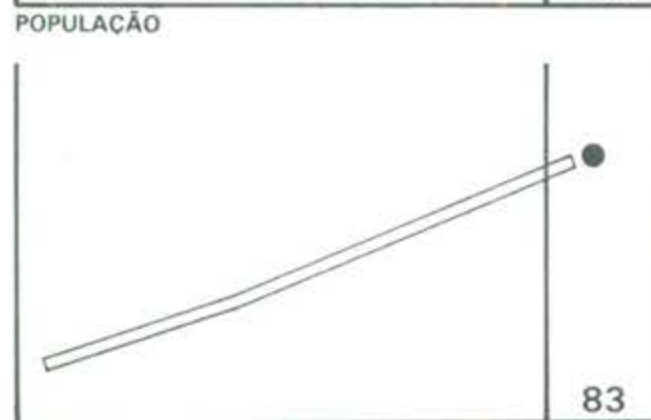
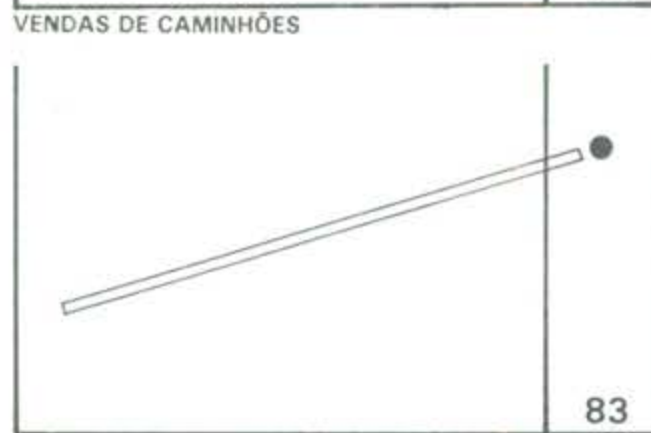
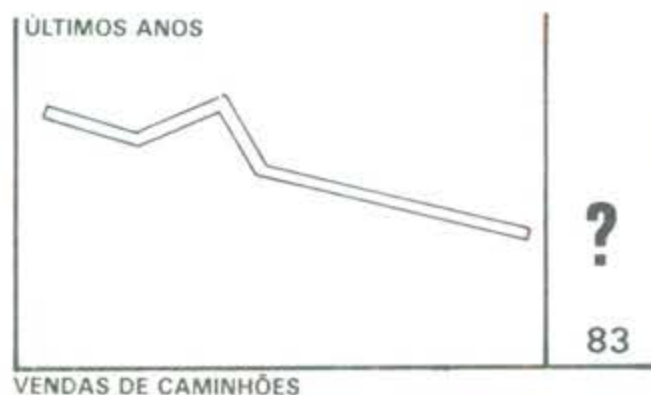
$$\begin{aligned} \text{Custo por tonelada transportada c/} \\ \text{veículo novo} \\ = \frac{568.204 + 117,23 \times 12.000}{12.000 \times 25} = 5.266,60 \\ \text{800} \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{Custo por tonelada transportada c/} \\ \text{veículo de 8 anos de vida} \\ = \frac{203.812 + 154,60 \times 7.440}{7.440 \times 25} = 5.823,00 \\ \text{800} \end{aligned}$$

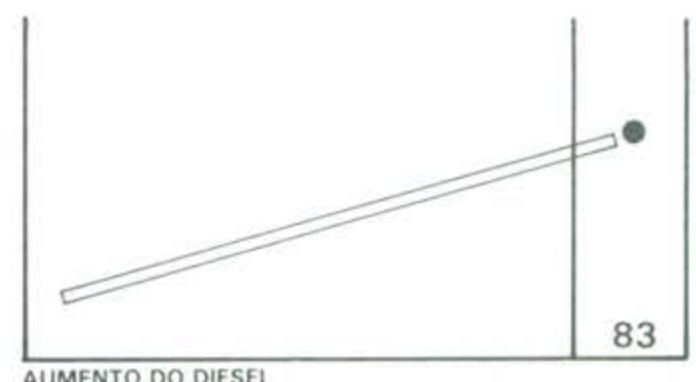
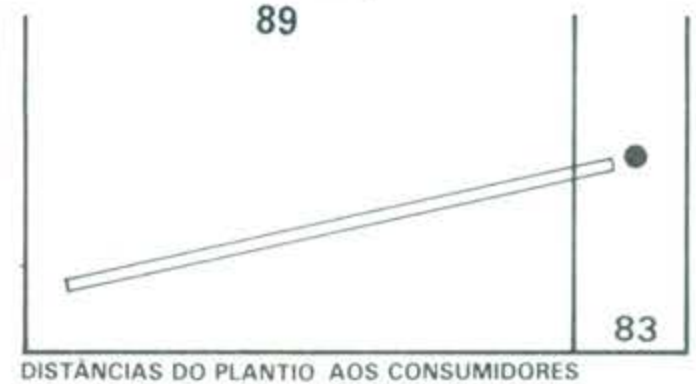
Diferença Cr\$ 556,40 por tonelada transportada ou Cr\$ 208.650,00 no mês ou Cr\$ 2.503.800,00 no ano (fora as dores de cabeça costumeiras).

Apenas como curiosidade, se 10% dos veículos pesados dos Países tiverem que ser renovados além das demanda normal, haverá necessidade da produção extra de 7.700 veículos e este incremento só poderá se verificar no prazo mínimo de um ano, pela necessidade de reaquecer fornecedores de peças e estes de matéria-prima, além de outras providências não menos demoradas.

Os indicadores para o ano se apresentam francamente positivos e nossa estranheza se deve exatamente a uma reação contrária a esperada. Vejamos alguns deles:



SAFRA



As dificuldades para aquisição de unidades rodoviárias existem, porém não acreditamos sinceramente que a solução seja simplesmente se esquivar da necessidade de renovação constante e programada, pois poderão surgir surpresas desagradáveis para os menos avisados. O nosso objetivo principal, neste trabalho, não é comercial, mas antes disso o de transmitir um alerta aos transportadores e governantes sobre o perigo da não-renovação da frota nacional.

BR

Peça barata sempre acaba dando zebra.

No seu diesel, só use Bicos Injetores originais Bosch.



Bico injetor barato pode até ser bonito por fora. Mas, a sua falta de qualidade faz a situação ficar feia pra você. Porque, quando você menos espera, ele pode apresentar problemas, ocasionando perda de tempo e dinheiro.

Não jogue com a sorte: pra economizar diesel e fazer o motor render mais, só use Bicos Injetores Bosch. E conte com a garantia de quem mais entende do assunto: a Bosch.



Só Bosch pode substituir Bosch.

BOSCH

Renovação de frota é lucro certo

Em recente reunião da Comissão de Transporte de Graneis, na sede da NTC, o assunto era a criação de uma tabela de fretes. Armada de algumas planilhas, a Assessoria Técnica da Associação procurava demonstrar aos transportadores de fertilizantes que a tarifa cobrada na curta distância — no "vira", como dizem, — era insuficiente para cobrir o custo fixo dos veículos (caminhões pesados).

"Doutor", interferiu um dos empresários. "O senhor está considerando caminhão novo?" "Sim", informamos, "caminhão novo, com idade média de quatro anos, ou vida útil total de oito".

O troco veio na fumaça. "Acontece que nós, lá em Santos, trabalhamos com 'pau velho', de onze, doze anos."

O episódio é apenas um exemplo da afirmação do acatado engenheiro René Perroni de que "grande parte dos 78 mil caminhões pesados produzidos, até hoje, pelas montadoras nacionais, já estão trabalhando acima da vida útil econômica".

VANTAGENS OU ÔNUS?

De fato, aí está a estatística do Registro e Cadastro do DNER demonstrando, para quem duvidar, que a idade média da frota já ultrapassa oito anos de idade. E o pior é que, como os graneleiros paulistas, muitos transportadores costumam se vangloriar da senilidade da frota, sua ou de seus agregados. Inadvertidamente, convertem um ônus (a elevada idade dos caminhões) em aparente vantagem capaz de justificar inadmissíveis descontos nas tabelas de fretes.

Por isso, o trabalho de Perroni é oportuna na medida que focaliza as duas faces da moeda. Se, de um lado, caminhão velho é sinônimo de custos fixos baixos, de outro, sua operação onera sobremaneira os custos variáveis — principalmente de combustíveis, lubrificantes, salários de oficina e peças.

No frígido dos ovos, um veículo com oito anos de uso terá um custo por tonelada/quilômetro muito mais alto que outro novo.

Se a afirmação é verdadeira para qualquer marca, torna-se particularmente válida para os caminhões Scania. De fato, a política de lançar, simultaneamente, seus novos produtos na Suécia e no Brasil levou a montadora a sucessivas inovações em suas linhas de caminhões, culminando com os aerodinâmicos modelos "R" e "T".

Através de aperfeiçoamentos recentes, a Scania reduziu a rotação máxima de

Foto: Roberto Faustino/Jornalcoop



Neuto Gonçalves dos Reis

A HORA DE APOSENTAR

Daí a importância de se analisar a evolução, com a idade do veículo, dos custos fixos (depreciação, remuneração do capital licenciamento, etc.) e dos custos de operação (principalmente, manutenção, hora parada, lubrificantes e combustível).

Enquanto os primeiros decrescem com o tempo, os do segundo grupo aumentam exponencialmente.

Da soma das curvas, resultaria uma terceira (veja gráfico), a do custo anual do veículo, que passa por um mínimo no ponto de encontro das duas primeiras.

Para muitos desavisados, seria esse o momento de renovar a frota. No entanto, a idade, matematicamente, está um pouco além — justamente no ponto de encontro entre as curvas de custo médio e do custo anual.

Na verdade, enquanto o custo anual for inferior ao custo médio, qualquer valor seguinte estará contribuindo para baixar seus motores para 2.000 rpm, adaptou uma nova bomba injetora, conseguindo, assim, uma curva de consumo mais uniforme, na faixa de 1.200 a 1.800 rpm, e maior potência máxima.

O resultado de tudo isso, certamente, é uma redução no custo operacional e a obsolescência involuntária dos modelos anteriores (linhas 110/111 e 140/141).

Portanto, se houvesse uma lição a tirar do trabalho de Perroni, diria que o importante é não confundir anos de vida de um caminhão com vida útil econômica. Claro que um veículo pode operar quinze, vinte ou até trinta anos. Resta saber a que custo.

xar a média. Quanto a situação se inverter (custo anual maior que custo médio anual), a média parará de cair e começará a crescer. Está aí o ponto mínimo, o momento oportuno para renovar a frota.

MANUTENÇÃO É INVESTIMENTO

Este singelo modelo matemático conduz a outras conclusões práticas. O que importa não é tanto o custo de manutenção em si, mas a rapidez com que ele cresce em relação à idade do caminhão. Portanto, vale à pena investir em caminhões mais duráveis.

Da mesma forma, é preciso encarar a manutenção, principalmente a preventiva, como um investimento capaz de reduzir a velocidade de crescimento dos custos e, assim, prolongar a vida útil econômica do veículo.

Em suma, quem trabalha com "pau velho", está gastando mais e não sabe.

Onde está o prometido financiamento para os caminhões pesados? Se não vier logo as macabras previsões de Perroni podem se concretizar.

Daqui a pouco, teremos uma frota de mais de um milhão de veículos, se não imprestáveis, pelo menos, anti-econômicos. Ao mesmo tempo, as montadoras terão baixado assustadoramente sua capacidade de produção. Aí está a da Mercedes, reduzida, hoje, a menos da metade do gigante deitado em berço esplêndido que era três anos atrás.

Aí está a Volvo, uma fábrica que, mal se instalou e já começa a cortar cabeças de funcionários. Aí está a Fiat Diesel (agora Iveco), encolhendo-se para sobreviver.

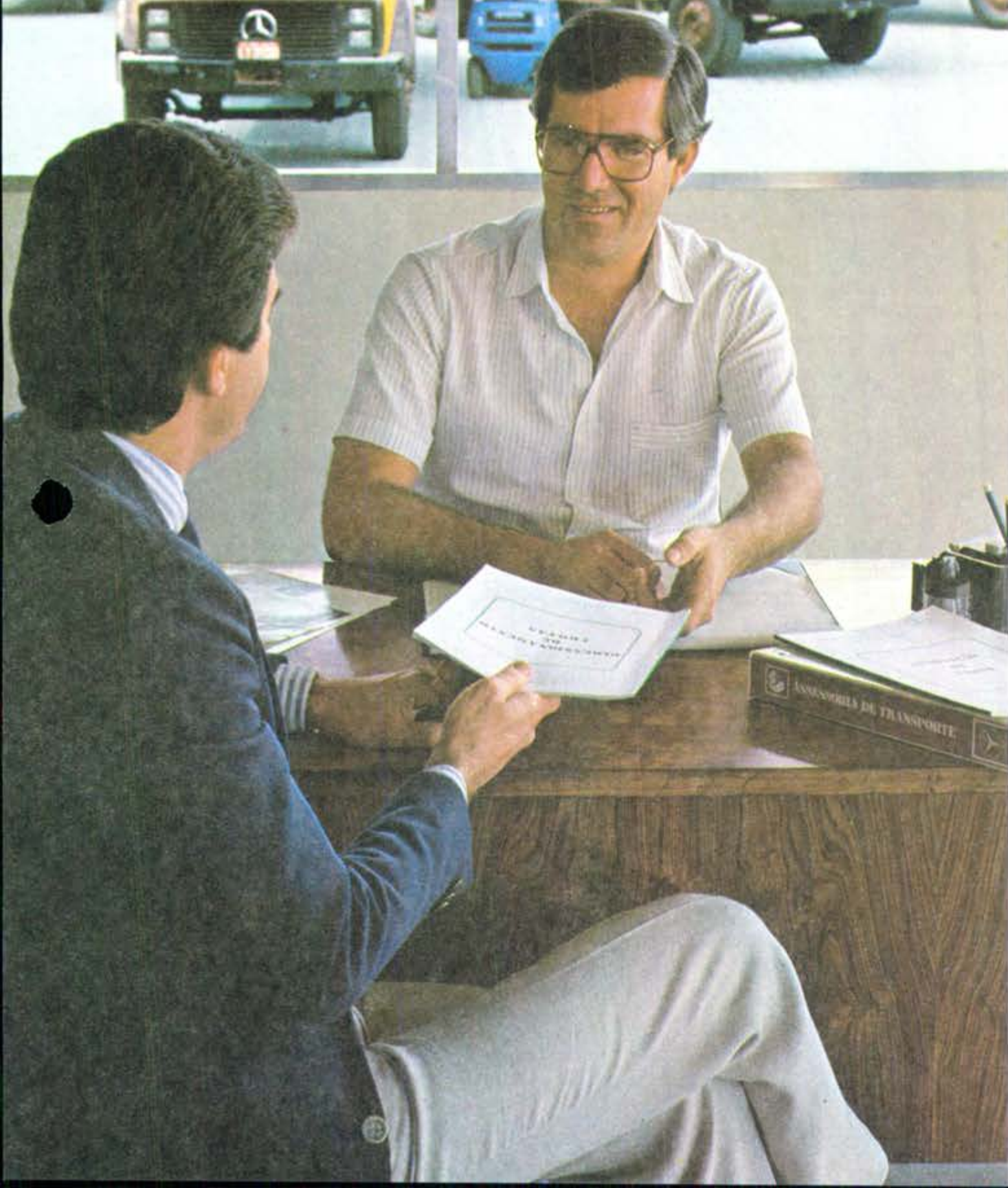
Na hora que o País acordar para a renovação da frota, o que vai ser? Será que vamos ter de importar caminhões?

Eng.º Neuto Gonçalves dos Reis **BR**



(Fonte: Sec. Técnica)

A Mercedes-Benz tem 53 bons motivos para você padronizar a sua frota. E mais um.



Só a tecnologia Mercedes-Benz pode oferecer a você tantas vantagens na hora de montar, ampliar ou renovar a sua frota: 53 opções diferentes de caminhões para todo tipo de carga ou serviço. Além desses 53 bons motivos, existe outro que faz os 53 primeiros ficarem ainda mais fortes: é a Assessoria de Transporte que a Mercedes-Benz coloca à sua disposição antes, na hora e depois da compra.

Todo Mercedes-Benz é bom. A Assessoria de Transporte vai apontar qual o melhor para você.

Depois de conversar com a Assessoria da Mercedes-Benz, você vai saber, exatamente, quais e quantos caminhões e equipamentos o seu caso requer. Nem mais nem menos. Utilizando o caminhão certo na aplicação correta, você reduz os seus custos operacionais e aumenta a vida útil dos veículos. E, padronizando a sua frota, você economiza também na manutenção.

O caminhão Mercedes-Benz promete rentabilidade. E prova isso.

Através de testes de desempenho, feitos em condições reais de trabalho e com o seu acompanhamento, você fica sabendo antes quanto o Mercedes-Benz vai render depois na sua frota.

Com a Assessoria da Mercedes-Benz fica mais fácil dirigir o seu negócio.

A Mercedes-Benz orienta a sua empresa no controle dos custos operacionais, desenvolve estudos para a renovação da frota e sistemas que facilitem a sua administração.

A Assessoria da Mercedes-Benz dá uma mãozinha até na manutenção dos seus veículos.

Você recebe orientação completa para a manutenção, incluindo desde a organização das oficinas até o treinamento de mecânicos e motoristas.

E com Mercedes-Benz você tem sempre o caminhão mais adequado para a sua frota, assistido eficientemente pela maior rede especializada do País.

Fale com o seu Concessionário Mercedes-Benz. Ele tem uma estrela para a sua frota, em forma de veículos e serviços da mais alta qualidade.

Você não só compra um veículo:
você ganha uma estrela.



Mercedes-Benz

Foto: Agência Estado



Caixa: 73

Lote: 59
PL N° 2049/1983

91

Centenas de caminhões estão formando uma enorme fila na BR-116, pois a rodovia está interditada na altura do km 550, em Barra do Turvo, onde ocorreu grande deslizamento de barreira. Embora o DNER esteja com suas máquinas no local, é possível que a interdição dure quatro ou cinco dias. Há duas alternativas de trajeto: uma pela Raposo Tavares até Itapetininga e outra também pela Raposo, até Ourinhos. Mas o caminho a ser percorrido aumenta em muitos quilômetros, e a maioria dos motoristas de caminhão prefere aguardar a liberação da estrada, o que vai aumentando a fila.

Esta matéria de poucas linhas foi publicada no dia 15 de junho passado, no *Jornal da Tarde* de São Paulo,

em meio ao noticiário sobre as chuvas que caíam em todo o Sul do País. Apesar do pouco destaque que mereceu na imprensa, o fato gerador da notícia mobilizou grande número de órgãos ligados ao transporte rodoviário para restabelecer prontamente o tráfego na BR-116, pois as enchentes prometiam isolar São Paulo e provocar enormes prejuízos: em poucas horas a fila de espera já tinha 2.500 caminhões, muitos deles com cargas perecíveis, sensíveis à umidade, e — mais dramático — sendo aguardadas por navios em Paranaguá, pois seu destino era a exportação.

A NTC foi convocada pelo ministro dos Transportes, Cloraldino Severo, para colaborar na solução do grave problema, que se estendeu ao trans-

O prejuízo sob as rodas

Sávio de Tarso

Um incidente na BR-116 foi o sinal de alerta para a precariedade da conservação das estradas brasileiras.

porte ferroviário, comprometendo significativamente também a exportação de aço e laminados da Cosipa, bem como o abastecimento das indústrias do Sul.

Para que a estrada fosse liberada, foram investidos Cr\$ 2,5 bilhões, segundo cálculos do DNER. Mas a solução foi paliativa. Enquanto a estrada esteve com o tráfego paralisado, a NTC preocupou-se em fazer um diagnóstico mais profundo da situação e verificou que acidentes desse porte são decorrência do "precaríssimo estado de nossas rodovias", conforme alertou em telex enviado já no dia 16 de junho ao ministro do Planejamento, Delfim Netto, atribuindo "aos excessivos cortes de verbas" para o Ministério dos Transportes "o estado la- ➔

mentável em que se encontram as rodovias brasileiras". Recordou, ainda, a necessidade de dar "prioridade aos programas de conservação de rodovias, sob pena de assistirmos a um só tempo à completa destruição de um patrimônio gigantesco e à inviabilização das ambiciosas metas nacionais de exportação".

PROBLEMA ESTRUTURAL — O próprio ministro Cloraldino Severo, dos Transportes, em seu depoimento à Comissão de Transporte da Câmara dos Deputados, reconheceu que o problema é mais estrutural do que emergencial, assinalando que as verbas destinadas ao DNER nos últimos dez anos declinaram mais de 150% (leia quadro e gráficos adiante). Além disso, oscila muito a aplicação de recursos para a realização de obras de pavimentação e restauração das estradas por esse órgão: seus investimentos sofreram queda contínua a partir de 1975.

Como resultado dessa política de redução de verbas para o órgão, multiplica-se o número de trechos das rodovias brasileiras que precisam de urgentes obras de reparo de pistas, tapa-buracos, limpeza e conservação. O boletim do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem publicado em 06 de julho revelou mais uma vez o grave diagnóstico da situação: há mais de 150 trechos de rodovias federais onde a fiscalização do órgão pôde detectar sérios problemas que impedem melhor escoamento do tráfego. "Na maior parte deles, são problemas originados da falta de conservação", admitiu uma fonte do órgão.

Apenas na BR-116, foram anotados 50 trechos em precárias condições de tráfego. Nos apontamentos da fiscalização do DNER, encontram-se recomendações e apreensões com o estado das pistas. No km 30 dessa rodovia, divisa de Minas Gerais e Bahia, constatou-se "tráfego em variante, solicita-se ATENÇÃO APESAR DA SINALIZAÇÃO COLOCADA NO TRECHO", nos kms 472, 502 e 794, anotou-se "pista com defeito, tráfego em velocidade reduzida". Em seu trecho paulista, porém, são encontrados alguns dos mais graves incidentes: na Via Dutra, há oito deslizamentos e queda de barreiras, havendo possibilidade de "interrupção total da rodovia" em dois casos, nos quais já se advertia para o "tráfego precário em meia pista".

Também em São Paulo o drama da má conservação das estradas é angustiante. Segundo informações da Secretaria dos Transportes, cerca de 4 mil dos 20 mil quilômetros de vias estaduais carecem de restauração,

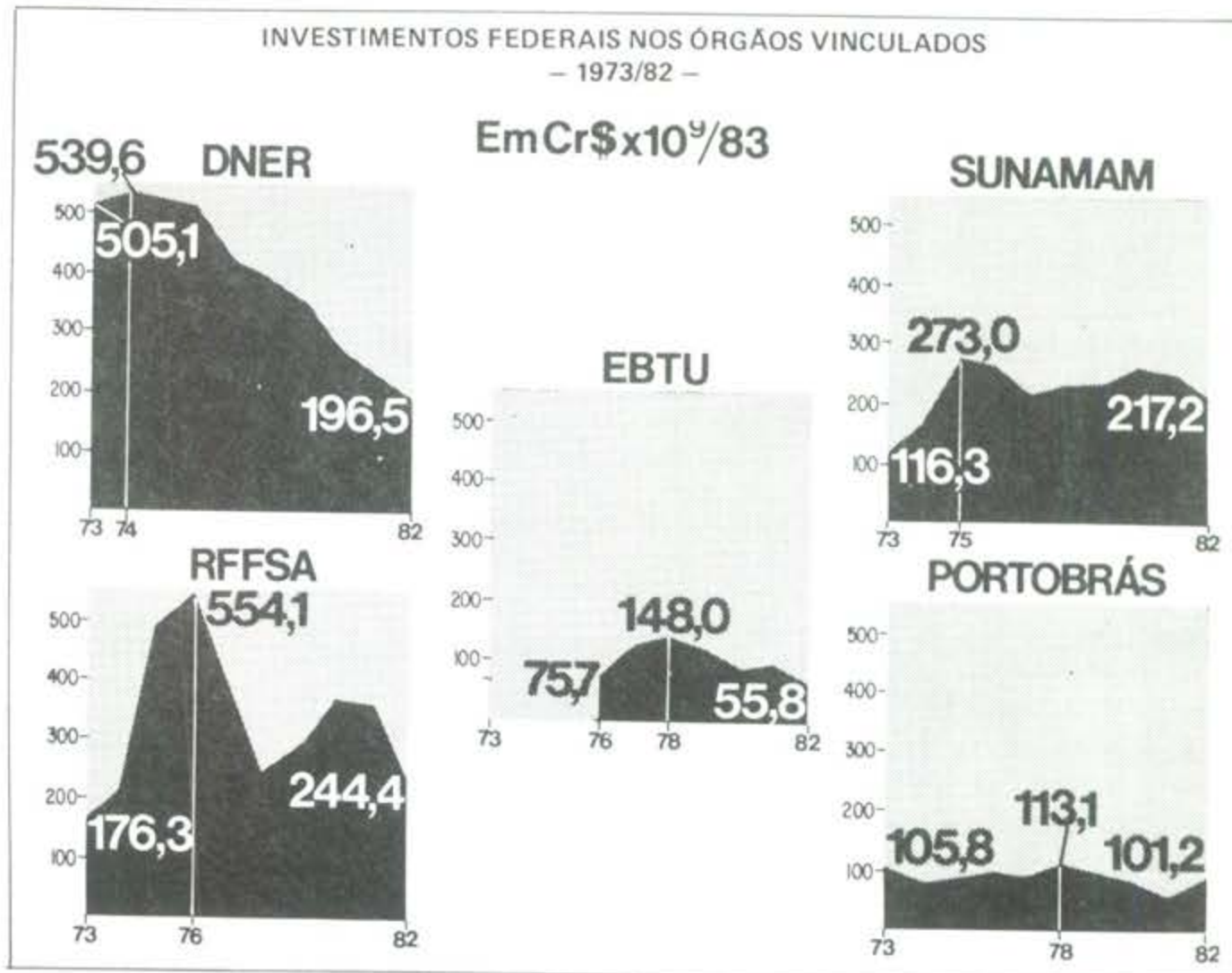
Ano	DNER	RFFSA	SUNAMAM	PORTOBRÁS	EBTU	Outros Órgãos	Total
1973	505,1	176,3	116,3	105,8	—	12,6	916,1
1974	539,6	202,8	151,9	79,3	—	11,2	984,8
1975	522,3	496,2	273,0	89,4	—	28,3	1.409,2
1976	515,7	554,1	261,3	97,2	75,7	23,6	1.527,6
1977	420,0	390,7	219,4	91,5	137,1	20,8	1.279,5
1978	393,6	249,2	231,3	113,1	148,0	31,3	1.166,5
1979	342,0	296,1	236,6	99,5	128,7	37,0	1.139,9
1980	258,7	362,7	265,7	92,9	95,1	32,4	1.107,5
1981	241,1	363,0	253,2	60,5	98,2	31,2	1.047,2
1982	196,5	244,4	217,2	101,2	55,8	30,2	845,3

mas a situação crítica das finanças do Estado tem adiado a realização dessas obras. O secretário Horácio Ortiz já garantiu prioridade ao DER e espera que em três meses possa apresentar a malha viária em melhores condições de uso, lembrando que as chuvas torrenciais de maio retardaram a solução do problema.

Quanto à rodovia D. Pedro I, cuja precariedade tem provocado inúmeros protestos dos usuários, Ortiz afirmou que sua restauração foi incluída como prioritária em um lote de 48 licitações de contratos firmados no governo anterior mas suspensos justamente para rever a destinação de prioridades. "Para a regularização da pista, entre os kms 32 e 100, serão aplicados Cr\$ 500 milhões, em duas etapas", acrescentou. Além disso, a Secretaria de Transporte foi aqui-

nhoada recentemente com uma verba suplementar de Cr\$ 5 bilhões, metade dos quais estão sendo investidos na reposição de peças e máquinas e equipamentos que se encontram sem condições de operação. O restante também vai para a realização de outras obras de conservação.

Também na Régis Bittencourt existem sete quedas de barreira ou deslizamento de terra, com "tráfego precário em todos os trechos". No Paraná há "deslizamentos de aterro, ocasionando o tráfego em meia pista" em três regiões. E, já no Rio Grande do Sul, o boletim do DNER alerta: "km 169,2, pista com defeito no sentido Caxias do Sul/Nova Petrópolis, devido às fortes chuvas no local, tráfego proibido para caminhões por tempo indeterminado, sendo somente permitido para automóveis e ônibus →



em meia pista. A proibição de tráfego a caminhões permanecerá por tempo indeterminado para realização de obras no local".

Ainda nas rodovias federais, a BR-153 apresenta "tráfego interrompido devido a enchente do Rio Paranapanema" na região de Jacarezinho; a BR-222, na região de Vitória do Meirim, Piauí, está com "trânsito precário com muitos buracos e vários trechos em terra".

Estes exemplos não incluem, entretanto, prejuízos ao tráfego determinados pelas enchentes que arruinaram toda a malha viária dos Estados do Sul no início deste mês, praticamente isolando a região. Segundo informou o diretor do DNER, João Cataldo Pinto, até o dia 14 estava interditada a operação pelas rodovias BR-101, BR-116 e BR-476, totalmente alagadas. Ele disse também que apenas com as enchentes do início do ano, os danos às estradas importavam prejuízo calculado em Cr\$ 10 bilhões, quantia significativamente aumentada após a calamidade deste mês.

ACIDENTE EXEMPLAR — Refletindo essa falta de cuidados com o patrimônio rodoviário nacional, o deslizamento de terras no km 550 da BR-116, em meados de junho, mostra a que situação o adiamento de obras de conservação das rodovias pode levar. O estrangulamento do tráfego só ocorreu porque naquele trecho uma das pistas já estava interditada, devido a quedas de barreiras anteriores. "Para restaurá-la, seria necessário construir um viaduto no local, mas o DNER postergou a implantação da obra, alegando falta de recursos; exatamente em frente caiu o barranco", lamenta Geraldo Vianna, que representou a NTC na reunião convocada pelo Ministério dos Transportes para buscar soluções para o problema.

Segundo ele, a importância desse incidente foi justamente "chamar a atenção para a precariedade das estradas do País". "De um momento para outro, o transporte rodoviário não podia amparar o ferroviário, como normalmente acontece em situações de emergência. Caiu uma ponte da linha férrea, a BR-116 foi interditada e a exportação de soja por Paranaguá, por exemplo, ficou paralisada ou foi retardada por alguns dias", explicou Geraldo Vianna.

"Os sistemas são mais precários do que a gente pode imaginar", frisou o diretor executivo da NTC, lembrando que a origem dessa situação ocorreu quando se fez "uma opção errada: com o agravamento da crise do petróleo, entendeu-se que era hora de parar de investir em rodovia, também

INDICADORES DE REDE PAVIMENTADA - 1981

INDICADORES PAÍS	km/ 1.000 veículos	km/ 1.000 km ²	km/ 10.000 hab.	% rede total
ARGENTINA	11,1	16,4	17,1	22,0
BRASIL	8,4	10,5	7,3	6,4
MÉXICO	6,5	21,9	6,1	20,2
CANADÁ	12,3	17,6	67,2	32,8
EUA	33,5	557,5	226,0	82,0
FRANÇA	32,1	1.310,0	133,7	48,6
AUSTRÁLIA	76,9	74,7	386,4	70,7
ÁFRICA DO SUL	13,2	41,7	15,8	25,9

Fontes: IRF - DNER

para evitar o aumento da dependência do transporte rodoviário". Ele acrescenta, porém, que "determinados segmentos do TRC são substituíveis, mas a maioria dos transportes de cargas depende de nós". E arremata: "Ao parar de investir em estradas o governo correu o risco de paralisar tudo. Agora, por exemplo, deixou isolado o Sul do País por quatro dias".

Além disso, Vianna assinala que "as estradas são um patrimônio nacional que precisa ser preservado, pois boa parte da dívida externa foi contraída para implantar esse parque viário". Nesse contexto, ele identifica também um paradoxo na política econômica do governo, "que pretende

exportar para pagar a dívida mas não investe para facilitar o transporte interno dos bens exportáveis".

Geraldo Vianna aponta, ainda, a propósito, que "também as rodovias Castello Branco e Fernão Dias estão em estado precário; a D. Pedro I, em São Paulo, tem crateras na pista; a BR-101 falta muito pouco para terminar, mas não se teve coragem de investir mais algum dinheiro nesse empreendimento e ter finalmente construída a alternativa para a já mal-acabada BR-116..."

O presidente da NTC, Thiers Fattori Costa, também afirmou, recentemente, no II Seminário de Cereais, em Santos, que "estamos restaurando

Foto: Agência Estado



apenas metade das rodovias que precisaríamos, e numa estrada ruim o veículo consome 40% mais combustível".

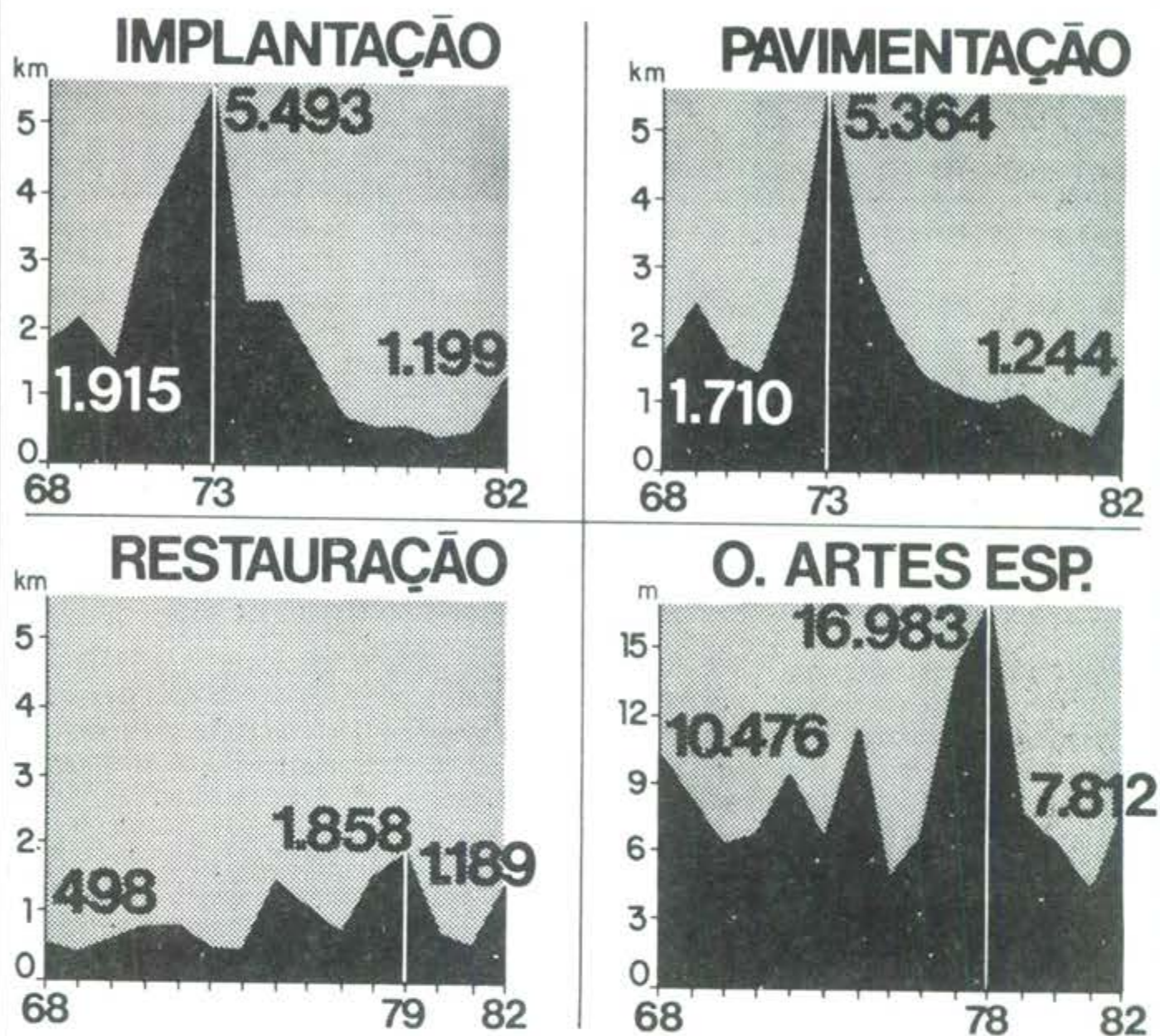
O incidente no km 550 da BR-116, acrescenta Geraldo Vianna, revela também a urgência de obras de restauração por seu aspecto econômico, como frisou Thiers. "Cada caminhão parado naquele trecho deixou de produzir no mínimo Cr\$ 30 mil por dia, gerando um prejuízo total de aproximadamente Cr\$ 300 milhões, sem contar o atraso dos navios de Paraguaçu, o aumento dos custos por causa dos desvios de até 200 quilômetros, que alguns preferiram enfrentar a ficar parados, os gastos excedentes com refeições, as cargas perdidas por causa da umidade, etc."

Já está reaberta ao tráfego a rodovia Régis Bittencourt, interditada ao tráfego desde as 6 horas de terça-feira, porque caíram barreiras no km 549,9, município de Barra do Turvo. A liberação ocorreu na pista Curitiba-São Paulo, em mão dupla, enquanto a pista oposta, que funcionava em estado precário, será novamente fechada para reparos. O DNER mobilizou para o local cem homens, dez pás carregadeiras, cinco tratores de esteira e dezenas de caminhões.

O serviço foi supervisionado pelo próprio diretor geral do órgão, João Cataldo Pinto. Foram precisos 600 quilos de dinamite para a remoção de aproximadamente 15 mil m³ de rocha. Os recursos para a recuperação do trecho atingido estão calculados em Cr\$ 2,5 bilhões.

(O Estado de S. Paulo, 18/06/83, sábado)

REALIZAÇÕES DO DNER
Período 1969/82



"A administração da escassez"

A gravidade da carência de recursos para conservar a malha rodoviária nacional não é novidade e tem alarmado as próprias autoridades do setor. O ministro dos Transportes, Cloraldino Severo, reconheceu em palestra na Comissão de Transportes da Câmara dos Deputados que a situação é crítica, quando não calamitosa. Os últimos acidentes, de sérias proporções vieram apenas confirmar que "a política de transportes do atual governo vem sendo profundamente marcada pela realidade econômica do País", segundo frisou, mostrando números sobre os investimentos federais no setor: em valores deflacionados, o Brasil investiu Cr\$ 1.527,6 bilhões em 1976, cifra que caiu para Cr\$ 845,3 bilhões em 1982 (quadro 1).

Severo afirmou também que, dessa forma, "a ação do Ministério dirigi-se para a administração da escassez". De fato, as verbas destinadas ao DNER no período 1974 a 1982 atestam que não só houve escassez, mas revelam também a existência de um fator de redução bastante eficaz aplicado ao setor de transporte rodoviário. A curva dos investimentos do DNER surpreende pela estabilidade, mas na descendente: no ano passado, o órgão recebeu menos de 40% dos Cr\$ 505,1 bilhões investidos em 1974 (em valores deflacionados de 83, quadro 2).

Além disso, houve acentuada queda no número de quilômetros restaurados a partir de 1979 — quando o DNER obteve seu recorde nesse tipo de obras — e, embora o total de qui-

lômetros implantados e pavimentados continue crescendo — mesmo de maneira oscilante —, as restaurações ainda estão quantitativamente abaixo dessas realizações (gráficos 3, 4 e 5).

Os números referentes às rodovias brasileiras são tanto mais alarmantes se comparados com o de outros países (quadro 6). Temos apenas 10,5 quilômetros de rede pavimentada para cada mil km², enquanto a França tem 1.310; são 7,3 quilômetros de estrada pavimentada para cada 10 mil brasileiros, e os australianos têm 386,4 quilômetros nas mesmas condições. Por fim, apenas 6,4% de nossas rodovias são pavimentadas, enquanto nos Estados Unidos 82% da rede rodoviária estão nessas condições.

Entusiasmo e pessimismo rondam a nova Associação

O caminhoneiro é acima de tudo um nômade. Ele não sabe onde estará amanhã nem depois de amanhã. Ele só sabe que hoje está atravessando algum estado, numa das rodovias do País. Daí a dificuldade de seus sindicatos ou associações mobilizarem a classe. Como diz o presidente da Federação dos Motoristas Autônomos do Rio Grande do Sul, Antonino Maineri, "até a mensalidade eles não pagam, porque estão sempre rodando por aí". No entanto, isso parece não ser empecilho para José Fonseca Lopes, que no último dia 30 fundou a Abcam - Associação Brasileira de Caminhoneiros.

Com todo entusiasmo de quem tem a certeza que vai reunir "de cara" quase 1.200 autônomos, segundo ele, arrebanhados da Associação de Cegonheiros, Fonseca, nomeado presidente da Abcam, afirma não ter a mínima intenção de ser revanchista (ele afastou-se da presidência do Sindicato dos Autônomos de São Paulo, já há algum tempo). "Fazendo uma profunda análise, cheguei a conclusão que o caminhoneiro necessitava de uma entidade de nível nacional, para poder prestar-lhe assistência onde o sindicato não podia estar" alegou o presidente da nova Entidade.

Confiante, Fonseca esclarece que a entidade "já nasceu forte", dada a adesão dos tanqueiros, dos cegonheiros, dos boiadeiros e dos motoristas de carga seca, que, democraticamente, são representados equitativamente, no Conselho Superior da Abcam. Tal representatividade garante-lhe o poder de prever a convivência amistosa de, pelo menos, 40 mil associados, até o final deste ano, sob o teto da Associação, cuja sede já está erguida, na avenida Cruzeiro do Sul, na zona Norte de São Paulo.

CADASTRO NACIONAL — Este fantástico contingente de sócios, que permitirá a Abcam situar-se entre as mais fortes entidades de classe do País, num tempo record de existência, ao que parece, não vai cair do céu, por milagre. É aí que entra um grupo de apoio, chamado Negrini Covizzi Associados, um escritório de advocacia, instalado num edifício do centro velho da cidade, que, primordialmente, tem por encargo trabalhar para várias

Foto: Roberto Faustino/Jornalcoop



Cláudio de Oliveira

companhias de seguro no que se refere a fraudes.

Fonseca justifica, apressadamente, a união da Abcam a este escritório de advocacia ligado a seguradoras. "Não é por nada. Eles montaram um sistema de proteção à carga, chamado Salva Carga, que é amparado por um cadastro de identificação do autônomo. Essa identificação é que vai ser importante para a nossa Associação, sendo com isso que o Negrini vai nos ajudar".

O futuro líder de 40 mil autônomos não esconde que a idéia da criação da Abcam surgiu da instalação do Salva Carga, no seu entender uma coisa muito importante para o caminhoneiro, uma vez que o sistema vai solucionar o "insolúvel problema de roubo de carga e assalto nas estradas". Curiosamente, a mesma idéia já havia sido apresentada por um dos advogados daquele escritório ao presidente da Federação do Rio Grande do Sul, Antonino Maineri, como ele mesmo confirmou.

A ligação Abcam/Negrini Covizzi terá, segundo explicou Fonseca Lopes, um funcionamento simples: "As companhias de seguro só emitirão apólices àqueles autônomos identificados no Cadastro Nacional do Salva Carga, que, por sua vez, somente incluirá na sua listagem computadorizada os que forem associados à Abcam". Revela ele ainda que, afora esta condição, o caminhoneiro deverá comprovar sua atuação de, no mínimo, seis meses, no setor de autônomos e "ser honesto".

POSSE EM AGOSTO — A criação da Associação demorou apenas de 4 a 5 meses, desde que um grupo de caminhoneiros apostou na sua fundação. E, no dia 29, uma reunião decidiu pela composição da diretoria, apontando com presidente José Fonseca Lopes e vice-presidente Justo José Mascarenhas (atual presidente da Associação dos Carreiros Transportadores de Veículos, entidade formada por um grupo dissidente da Associação dos Carreiros Agregados a Empresas Transportadoras de Veículos do Brasil). O mandato deles será de cinco anos, de acordo com estatuto já devidamente aprovado, que, ao que parece, não prevê a constituição de diretoria provisória.

A posse, pelo menos, já tem época certa: agosto próximo. Fonseca diz até que os convites a governadores de Estado e ao ministro dos Transportes já foram feitos, embora não saiba confirmar a data exata. Antes, porém, a nova entidade será apresentada ao público durante a Festa do Carreiro, agora em julho, quando toda diretoria estará atendendo aos interessados e explicando a quem, por ventura, ignorar a existência da Abcam, os seus objetivos, suas reivindicações.

Que, de início, são poucas. "Levaremos ao ministro nosso temor diante da iminente possibilidade de extinção do carreiro. E, entre as alternativas para evitar que isso aconteça, poderemos pedir o fim dos impostos para a compra de caminhões, a exemplo que foi feito com os táxis a álcool. Outra reivindicação será a transferência das centrais de fretes ou terminais de carga para a sede da Abcam, já que atualmente há enormes distorções no seu funcionamento. O que, no meu en-

tender, extinguirá a figura do chapa" enumera Fonseca, adiantando que a entidade deverá formar delegacias em todos os Estados para prestar assistência aos seus associados, que, em apenas 30 dias já deverão ser aproximadamente dois mil.

DIVIDIR — O entusiasmo do novo presidente da Associação não encontra, porém, eco entre os demais dirigentes de entidades congêneres não só de São Paulo, como também do Rio Grande do Sul. Claudio de Oliveira, presidente do Sindicato dos Motoristas Autônomos de São Paulo, por exemplo, se disse surpreso com a fundação da Abcam. Reticente no início, ele afirmou desconhecer-la, mas a seguir confessou não ter sido sequer convidado para a reunião do dia 29. "Acho que ele quer dividir. Formamos um Sindicato forte com taxistas e 2 mil carreteiros. O pessoal não acredita no Fonseca, porque quando ele era presidente do Sindicato de Barueri, brigou com o presidente da Federação e quis fechar nosso Sindicato."

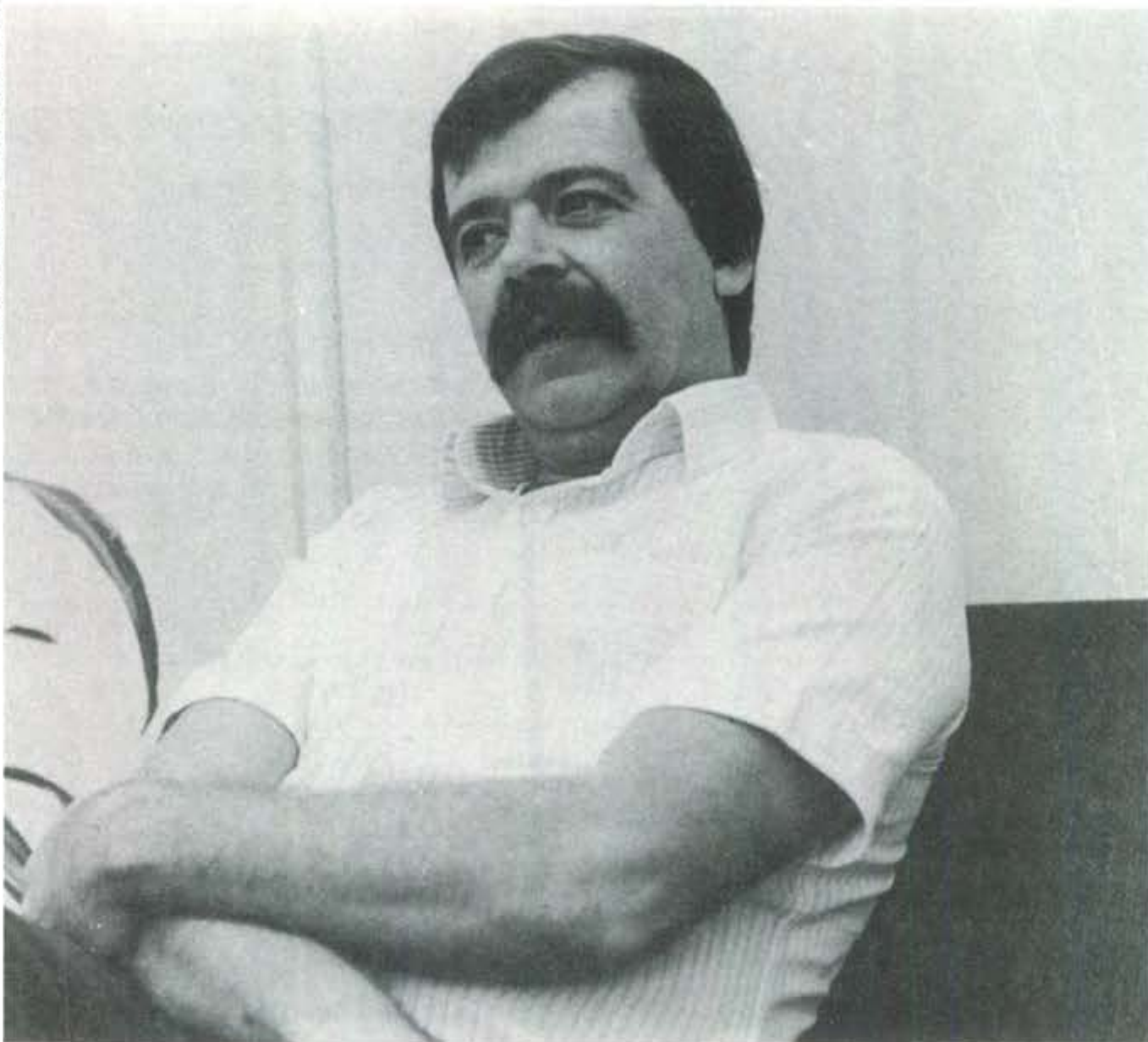
Cláudio prefere achar que a nova Associação não vai vingar, "a não ser que os caminhoneiros sejam obrigados a entrar para entidade". Levantando suspeitas quanto a atuação do advogado Negrini, ele diz que não há necessidade de se tomar por base, para identificação do autônomo, o Cadastro elaborado pelo escritório Negrini Covizzi, já que o DNER tem cadastrados milhares deles, aos quais exigiu a documentação necessária. "O que estou sentindo é que eles vão forçar o carreteiro a entrar para Abcam, por intermédio das seguradoras e isto não é honesto" prognosticou, acrescentando, porém, que sua entidade está tranqüila e os carreteiros é que decidirão para onde vão.

INTERESSES OUTROS — Posição semelhante adotou Roberto Augusto Francisco, presidente da Associação dos Carreteiros Agregados a Empresas Transportadoras de Veículos do Brasil, entidade conhecida como representante dos chamados "cegonheiros", que somente em São Paulo soma 3 mil associados.

Assim como Cláudio, Roberto Augusto também não foi convidado a participar da reunião do dia 29 e, ao que parece, não está inclinado a apoiar a Abcam. "Não posso apoiar um grupo de pessoas que formam uma entidade e, sem eleições, nomeia um presidente e toda uma diretoria" salienta o líder dos cegonheiros, para quem há algum interesse econômico por trás dessa iniciativa, considerando mentor da idéia o advogado Negrini.

No entanto, ele se diz tranqüilo e não considera a Abcam uma ameaça. "Ela nasceu de cima para baixo e os que estão na sua direção estão sendo usados. A intenção pode até ser boa — pondera —, seus dirigentes é que não são de confiança" declara Roberto Augusto, lembrando

Foto: Roberto Faustino/Jornal Coop



Fonseca, presidente da Abcam

que o vice-presidente da nova entidade — Justo José Mascarenhas — foi quem dividiu a categoria, formando uma Associação em separado, que hoje conta com apenas 200 associados.

Já Antonino Maineri, presidente da Federação dos Motoristas Autônomos do Rio Grande do Sul, que ignorava a fundação da Abcam, embora já soubesse da idéia por intermédio de Negrini "que me havia convidado a aderir" acha que a Associação não vai funcionar por um simples motivo: não tem representatividade nem tradição. "Além disso, qual será sua sustentação econômica? Os carreteiros quase

não pagam as mensalidades dos Sindicatos, porque vivem rodando por aí..." frisa ele.

Dirigente da Federação dos Motoristas Autônomos de Presidente Prudente, que congrega 20 sindicatos, José Fioravanti também não crê na continuidade da Abcam. "Já houve várias tentativas e todas fracassaram. Afinal, o que essa nova Associação vai oferecer ao caminhoneiro em todo o País?" pergunta ele, vendo na criação da nova entidade apenas uma vantagem: "Ela pode até servir de incentivo aos Sindicatos da categoria, obrigando-os a trabalhar mais..."

BR

"O REI DOS CABEÇOTES"

Este título nos foi dado pelas
mais exigentes transportadoras do TRC brasileiro.

E ele retrata a qualidade de nossos serviços de recuperação
de cabeçotes em geral, colocação de sedes super especiais e permanentes
e elaboração de sedes sob medida. Não temos preconceito contra nenhuma
marca: nosso reinado abrange os cabeçotes, sedes e sedes especiais
de todos os motores que giram nesse país imenso.

Venha economizar em nosso reino.

**O REI DOS
CABEÇOTES LTDA.**

Rua da Moóca, 2055
Tels.: 93-9604
São Paulo — CEP: 03103

TRÂNSITO

Um espaço aberto às cartas,
sugestões e trabalhos do leitor.

Cartas

Senhor Editor:

Tenho o prazer de acusar o recebimento da publicação intitulada "Coleção Sopral 3", abordando assunto relacionado com o Seminário "Álcool nos Caminhões", realizado pela NTC.

Waldo Sette de Albuquerque
Rede Ferroviária Federal S.A.
Rio de Janeiro

Senhor Editor:

Agradecemos a gentileza do envio do oportuno trabalho "Avaliação de Caminhões e Tratores a Álcool" - Coleção Sopral 3.

Pedro Paulo Uchôa Bittencourt
Chefe de Representação do
Gabinete do Ministro da Indústria
e Comércio — Rio de Janeiro

Senhor Editor:

Gostaria de ver inserida na Revista BR as manifestações públicas feitas pelos operários em greve não como jornalismo, mas acompanhadas de opiniões avalizadas sobre suas origens e repercussões, feitas por pessoas de renome na economia, de preferência apolíticas. Hoje sou secretário executivo da ANFIR — Associação Nacional de Fabricantes de Implementos Rodoviários e, antes disso, nunca havia tomado contato com diretores de indústrias e confesso tinha até idéias revolucionárias. Hoje, assistindo às reuniões da ANFIR, vejo que o achatamento vem de cima e para o empresário as alternativas são mínimas. A questão é só uma: o "Zé Povinho" está mal informado, então...

Sérgio Gilberto Caldas
Associação Nacional dos
Fabricantes de Implementos
Rodoviários - Caxias do Sul

NR — Sugestão anotada.

Senhor Editor:

Sendo leitor da BR gostaria que a revista fizesse reportagem com os diretores do Departamento de Estradas de Rodagem (DER) para que subéssemos quais são os planos para 83/84.

Everaldo Oliveira
Itabaiana - Sergipe

NR — Sugestão anotada.

Senhor Editor:

No meu ponto de vista existe mais caminhão do que frete. Nós, caminhoneiros, já estamos estudando uma solução: vamos abandonar a profissão ou então carregar caminhões vazios, um dentro do outro. Fui fazendeiro, vendi tudo que possuía e vim para a cidade. Comprei um caminhão Mercedes Benz e até 1979 tudo deu certo. Depois fui trabalhar só para pagar petróleo e refeição. As fábricas melhoram os caminhões mas os fretes já não permitem que a gente trabalhe sossegado. Está muito ruim. Prefiro morar na minha roça e não posso voltar.

Ademe Morais Silva
Transportador autônomo
Jataí - Goiás

Senhor Editor:

Pelo presente agradecemos a V. Sa. o envio da publicação "Coleção Sopral 3". Tratando-se de uma publicação valiosa no seu conteúdo e tendo despertado grande interesse pelos técnicos desta empresa, solicito a V. Sa. examinar a possibilidade de fornecer-nos mais dez exemplares da referida publicação.

José Noguchi
Empresa Brasileira de
Planejamento de Transporte
Brasília

Senhor Editor

Permito-me solicitar o envio dos folhetos já editados de n.º 01 a 09 "A verdade sobre", para que eu possa presentear o presidente da Comissão de Transporte e Construção Comercial de Minas Gerais da qual sou membro.

José Resende Filho
Transportadora Minas Brasil Ltda.
Belo Horizonte

Revista BR

Conselho Editorial

Fernando Cacciatore (Presidente)
Ylton R. Amaral, Domingos G. O.
Fonseca, Atílio Giacomelli, Geraldo
Vianna, Neuto Gonçalves dos Reis,
Ronald Amaral Kuntz, Henrique
Zuppardo, Antonio A. Mendes.

Diretor Responsável
Fernando Cacciatore

Secretário de Comunicações:
Ronald Amaral Kuntz

Editor:
Ylton R. Amaral (Reg. Prof. 12.782)

Reportagem:
Salette Lemos

Colaboradores:
Márcio Chaer, Geraldo Vianna, José
Occhiuto, Neuto Gonçalves dos Reis,
Sávio de Tarso, Eliana de Oliveira
Martinelli e Antonio Felipe.

Fotografia
Roberto Faustino e Wilson Rizzo

Produção, Diagramação e Arte
Luiz Brito

Circulação
Jalil Issa

Administração e Redação
Rua Borges Lagoa, 1341 - 04038
Tel.: 549-6711 - Telex (011) 37804
São Paulo (SP)

Escritórios
Rio de Janeiro - Av. Marechal Câmara,
160 s/614-615 - Edifício Orly - Centro
Empresarial Charles Degaulle - Tel.:
240-1914 - Telex: 33-921
Brasília - 70.318 - Edifício Palácio do
Comércio, SCS - Projecção n.º 22 - 10.º
Andar, Conj. 1001 a 1004 - Tel.:
225-6378/225-9703
Telex: 061.1820

Publicidade
GAM - Grupo Assessoria de Mercado
Av. Pavão, 629 - São Paulo (SP)
Tel.: (011) 61-1870

Composição
Linoart Fotocomposição Ltda.
Rua 13 de Maio, 205 - São Paulo - SP

Foto da Capa:
Langer Fotografias S/C Ltda.

Fotolito
Gevan Reproduções Gráficas
Rua General Jardim, 398 - SP

Impressão
Transinvest Editora e Gráfica Ltda.
R. Correia de Mello, 136 - SP

BR - A Revista do Transporte de Cargas é uma publicação da NTC - Associação Nacional das Empresas de Transportes Rodoviários de Cargas. As opiniões em materiais e artigos assinados não representam, necessariamente, as da revista. Estas estão expressas no Editorial e matérias não assinadas.



Incorporar caminhões Volkswagen em suas frotas, já está se transformando num inteligente hábito das empresas de transporte de cargas.

E existem razões sobre razões para justificar essa preferência.

Maior capacidade de carga, excelente manobrabilidade em centros urbanos, baixo custo operacional e conforto são algumas delas.

Mas não terminam aí:

a posição avançada da cabina permite um maior aproveitamento da área para carroceria, atingindo na distância entre-eixos, de 4.688 mm, uma das maiores plataformas de carga oferecidas no segmento de 11 toneladas.

Somando eficiência e economia, os caminhões

Volkswagen estão se tornando presentes nas maiores empresas de transporte de cargas do País, com resultados amplamente satisfatórios.

Foram esses os motivos que levaram o Expresso Araçatuba a incorporar caminhões Volkswagen 11.130 à sua bem

dimensionada frota.

O que não deixa de ser um hábito muito inteligente e muito lucrativo.



CAMINHÕES

Nas estradas da vida ninguém sabe o que espera na próxima curva.

Lote: 59
Caixa: 73

PL N° 2049/1983

95



O Grupo Pamcary garante mais do que o seguro. Garante tranquilidade.

Garantir o seguro é o mínimo que uma apólice pode fazer por você. Tranquilidade você obtém confiando seus negócios a quem mais entende de danos sem perdas. Com um complexo operacional eficaz, a Pamcary garante tranquilidade total aos seus clientes, acompanhando todas as atividades securitárias, desde a efetivação do seguro até a liquidação do eventual sinistro. Contando com uma estrutura arrojada, o Grupo Pamcary em mais de dez anos de atividades securitárias vem desenvolvendo um

know-how à altura das necessidades empresariais no setor de transportes rodoviários. Como resultado do trabalho de assistência e prestação de serviços aos clientes, o Grupo detém invejável posição no ramo de seguros de transportes, particularmente na cobertura para RCTR-C (Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário de Carga), além de outros ramos como: acidentes pessoais, vida, incêndio, lucros cessantes, roubo, fidelidade, riscos diversos etc. A amplitude dos serviços prestados está a cargo de equipes especializadas que acionam as seguintes empresas:

Pamcary Corretagens de Seguros Ltda.
Pamcary Administração de Serviços Técnicos Ltda.
Pamcary Reguladora, Controladora e Inspetora de Serviços Ltda.

 **grupo
pamcary**

*Carga total no seguro
de transportes rodoviários.*



Matriz: Rua Capitão Antonio Rosa, 376 - 10º, 12º e 13º andares (sede própria) - Tel. 881-8122 (PABX) - São Paulo.

Filiais: São Paulo - SP, Rio de Janeiro - RJ, Curitiba - PR, Porto Alegre - RS, - Recife - PE, Salvador - BA, Belo Horizonte - MG, Belém - PA, Fortaleza - CE.

OBSERVAÇÕES

DOCUMENTOS ANEXADOS: _____
