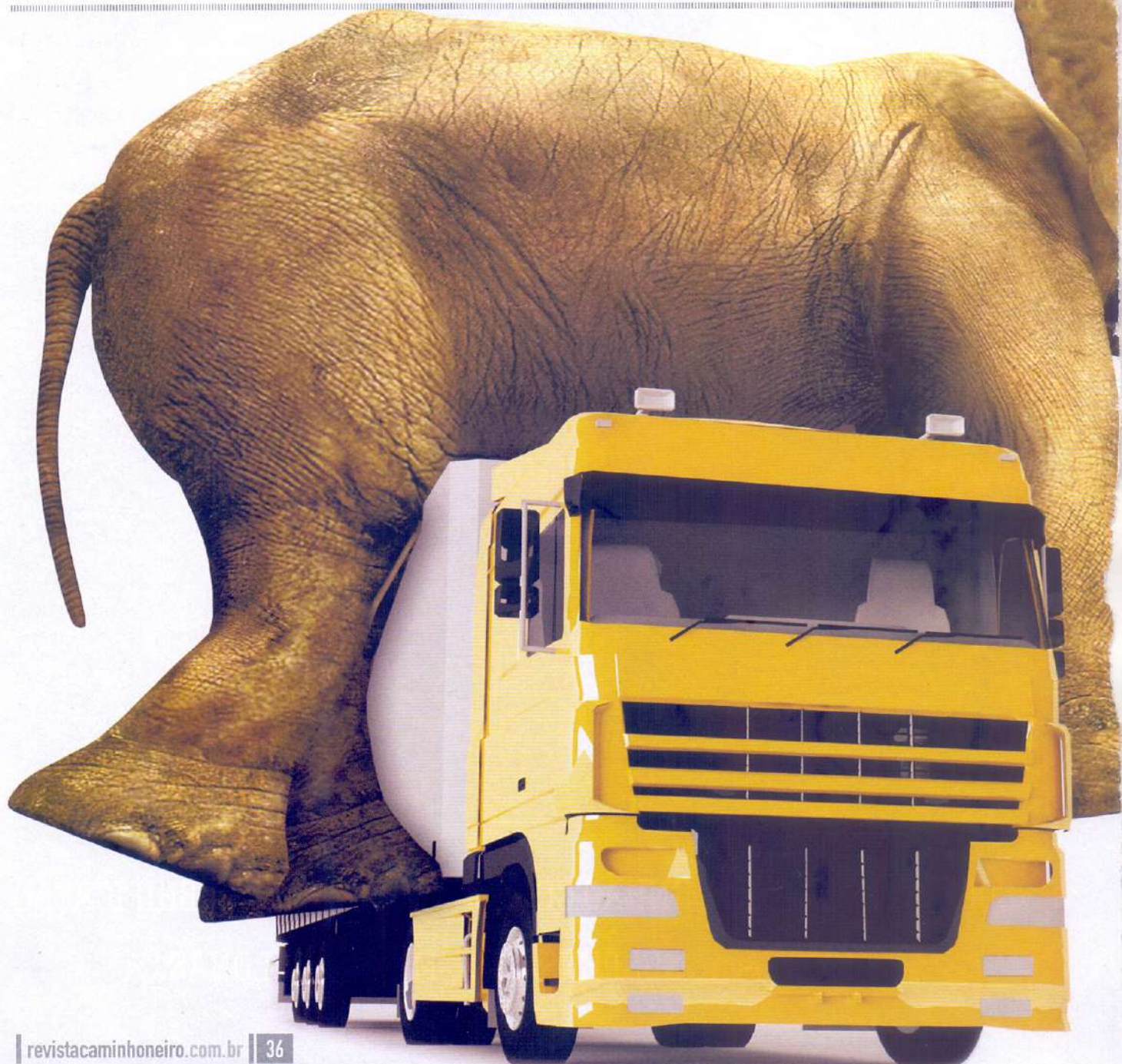





Caminhoneiro
Ano XXVI - N°-277

Uma prática irresponsável

João Teixeira | Julio Kniss



Essa má atitude reduz a vida útil e aumenta as quebras do caminhão, além de danificar as estradas e causar acidentes. Provoca desperdícios e gera impactos ambientais desnecessários.



“A NTC é literalmente contra o excesso de cargas”. Ademir Pozzani, coordenador de Transporte Internacional da Associação Nacional de Transporte de Carga e Logística (NTC&Logística), fala sobre o assunto que o interessa como cidadão. “Tudo o que ultrapassa os limites, o que excede o que a engenharia dimensionou, é prejudicial à vida útil de veículos, das peças e componentes e ao meio ambiente. É igual na construção civil: o que acontece, se você colocar mais peso do que as vigas e pilstras podem suportar e foram dimensionadas?”. O caminhão com excesso de peso, sobrecarregado, atua como agente poluidor já que exige uma marcha pesada e polui muito mais. O veículo requer mais litros por quilômetros rodado”. A luta contra a prática irregular, muito comum entre os caminhoneiros no sul do País, de trafegar com mais peso que o permitido pelas normas legais, reduz a oferta de empregos e de caminhões, restringindo o mercado. Pozzani destaca os efeitos perversos da atitude, reforçando a tendência de que, cada vez mais, as empresas buscam reduzir a emissão de gases que provocam o efeito estufa.

Aumenta a consciência e os esforços em torno da responsabilidade socioambiental. Neste aspecto, José Araújo Silva, o China, presidente da União Nacional dos Caminhoneiros (Unicam), nota que a renovação da frota (Procaminhoneiro) é uma medida econômica vital. “O caminhão velho gera poluição e aumenta o número de acidentes”. O excesso de carga

afeta diretamente ainda, a capacidade de frenagem e suspensão do veículo, pondo em risco a segurança veicular. E, ao lado da carga mal distribuída, contribui poderosamente para a proliferação da buraqueira e o desgaste prematuro da pavimentação, vilões nos acidentes de caminhões.

▷ **Dúvidas gerais**

O texto da legislação de pesos e dimensões, existente há 50 anos, passa por mudanças constantes. “Estas transformações geram incompreensões”, explica o jornalista e consultor técnico da NTC e Logística, Neuto Gonçalves dos Reis, especialista em engenharia de transportes. Como um dos principais assessores do governo na área de transporte, Neuto escreveu “Por que multar o excesso de peso bruto?” - uma das maiores dúvidas entre montadoras, fabricantes de implementos, transportadores e embarcadores sobre a chamada ‘lei da balança’. “O controle do peso bruto total é essencial para preservar pontes e viadutos, já que veículos curtos e pesados concentram cargas e isso pode prejudicar as obras de arte”. Neuto dos Reis diz que é por isso que os Estados Unidos e o Canadá têm *bridge* fórmulas ou fórmulas da ponte, estabelecendo pesos brutos crescentes. O Brasil já introduziu algumas relações entre peso e comprimento. Os caminhões basculantes de transporte de areia (cinco eixos de 13 metros de comprimento cada) e, às vezes, mais de 50 toneladas de peso bruto e os rodotrens (74 toneladas) concentram uma carga muito grande por metro



linear da estrutura. Os rodotrens rodavam liberados em circulação diuturna – escreveu Neuto, antes da proibição. Muitos caminhões com excesso de peso invadem as grandes cidades, como São Paulo, e pioram o trânsito. Em cidades do interior, transformam suas vias internas em rotas de fuga de pedágios.

▷ “Rodovia da morte”

O transporte irregular, desfigurado, não só altera o veículo como afronta as condições técnicas de segurança e de conservação das pistas e obras de arte. Só dá prejuízo. A sobrecarga influi na capacidade de frenagem e suspensão dos veículos, sem falar na emissão irregular do monóxido de carbono, que piora as condições atmosféricas e de tráfego estabelecidos no Código de Trânsito Brasileiro. “Você fica arrepiado”, conta Ademir Pozzani, diretor da Irmãos Pozzani – Transporte Mimoso, que tem nove caminhões “puxando” na BR-381 (Belo Horizonte a Governador Valadares), a já conhecida “rodovia da morte”. Tornou-se um pesadelo viajar pelo “Vale do Aço”



A sobrecarga é uma fábrica de fazer buracos.

(MG), a região que explora e faz o transporte de minério entre as cidades de Itabira, João Monlevade, Coronel Fabriciano e Governador Valadares.

Em 2010, houve 111 mortos em 2.049 desastres, só neste trecho. Não é fatalidade. Pozzani pede providências para a grave situação dos acidentes rodoviários em Minas. Muitas vezes, a tragédia tem nome: caminhões sobrecarregados que fazem o transporte pesado de minério. Os caminhões sobrecarregados de alumínio também, afundam a estrada, federal, recapeada a cada seis anos, entre Poços de Caldas e Varginha, onde Pozzani tem sítio. O pavoroso desastre em Contagem conseguiu mudar a lei. Os veículos pesados (acima de 45 toneladas) e os bitrens (três composições), proibidos de viajar de dia, em feriados ou em pistas simples de tráfego. Assinada pelo inspetor-chefe da Polícia Rodoviária Federal, Juliano Leite, a proibição está em vigor, sob o impacto da tragédia. Agora, os veículos pesados, que exigem o acompanhamento de batedores ou escolta policial, só poderão circular de 23 horas às 5h, no Anel Rodoviário de Belo Horizonte. A velocidade máxima caiu de 70 km/h para 60 km/h, no “pacote” de medidas anunciadas pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit), após o acidente envolvendo a carreta bitrem e 15 carros, no fim de janeiro. “Disseram que o acidente foi provocado por falta de freios, mas é mentira. Os caminhões fazem o teste de ar antes de partir, mas não há freio que resista ao excesso de carga”, acusa Pozzani.

▶ Limites da lei

Para respeitar os limites da lei, Eulógio Quiñonez Ramírez, o “Manito Quiñonez”, diretor da Transparaguay



“O controle do peso bruto é essencial”, diz Neuto.

Transporte Rodoviário Ltda., adota a política de cautela, em cargas fracionadas. Ele deixa de aproveitar a carga nas carretas (27 toneladas), para não superar os limites da lei. “Só temos uma nota fiscal e não podemos dividir a carga”. A transportadora binacional completa 50 anos em 2012 e movimenta cerca de 200 carretas por mês, entre São Paulo e Foz do Iguaçu, pela rodovia Castelo Branco e, eventualmente, BR-116. “Somos pesados, no mínimo, duas vezes no trajeto pelas balanças móveis. Às vezes, o posto está fechado, com um aviso de que está fora de operação”. A Transparaguay possui 46 carretas próprias, furgões e “pranchas” (2 a 4 eixos, até 45 toneladas) para cargas especiais. 30% são cargas diretas, 70% transporte de fronteira, com armazenamento, documentação e distribuição com caminhões do Brasil ou do Paraguai. Altura, largura e peso são itens rigorosamente seguidos no transporte internacional de transformadores industriais, máquinas operatrizes e papel sulfite, de “sol a sol”, das 6 às 18 horas. Quanto ao estado geral das pistas, o estado de São Paulo lidera a qualidade entre as estradas estaduais, possuindo as 10 melhores rodovias do País. Em pesquisa recente, a Confederação Nacional do Transporte verificou que 61,7% das estradas paulistas são consideradas ótimas e 19,5% boas. O contrário ocorre nas rodovias federais (14,7% ótimas e 26,5% boas). Ou seja: as 10 piores rodovias brasileiras estão sob administração federal e as 10 melhores são privadas.

O Governo Federal cumpre parte de suas responsabilidades e investimentos, como se vê pela lamentável

situação das estradas no norte e nordeste. Assim, as rodovias pedagiadas, claro, funcionam melhor. Mas custa cada vez mais caro rodar por rodovias de primeira. O recapeamento e a manutenção de rodovias confortáveis são garantidos por investimentos neste negócio que rende quase R\$ 5 bilhões por ano (120 praças de pedágio). Com as chuvas, os desastres naturais atingem duramente as estradas. Cerca de R\$ 1,2 bilhão são gastos na operação e manutenção das estradas paulistas.



Eulógio Quiñonez Ramírez adota a política de cautela para transportar as cargas.

que só duas em cada 10 postos de pesagem estão funcionando no estado. "A maioria dos 158 postos de pesagem do Estado está fora de operação por causa de reformas, avarias ou falta de fiscais do Departamento de Estradas de Rodagem (DER)". Pozzani, da CNT, concorda. "A balança na Fernão Dias, entre São Paulo e Belo Horizonte, não funciona à noite, lá não há pesagem de caminhão. Muitas vezes, o transportador não tem como controlar certas cargas, granel, por exemplo. Às vezes, o transportador roda com excesso de carga por culpa do embarcador. Hoje, quem paga a multa de balança é o embarcador". Por isso, Ramírez, da Transparaguay, elogia a colaboração que recebe das "múltis". Em 3 de março, ao fechar esta reportagem, dez carretas transportavam baterias automotivas, carga completa, até Foz Iguaçu. Rigorosamente nos limites da lei. "Trabalhamos muito com exportação e as multinacionais cooperam na pesagem, e não ultrapassam os limites previstos em lei, que a mesma no Brasil e no Paraguai".

Nos contratos de concessão, os consórcios que administram as estradas constroem os postos de pesagem previstos, mas as vagas não são preenchidas. Pela Resolução nº 337 do Contran (2009), os infratores só podem ser multados por agentes do DER. Mas as balanças estão paradas e os excessos ocorrem, causando sérios danos ao veículo, ao meio ambiente e à sociedade como um todo. Como a informalidade é grande, muitos caminhoneiros, autônomos, cobram

fretes predatórios. Cobram menos, carregam mais e ultrapassam perigosamente as dimensões e condições legais. "Num primeiro momento é possível o transportador ter algum ganho; mas, no segundo momento, ganha mesmo o embarcador", calcula Pozzani. O mercado transportador é complexo e sazonal (concentra a demanda de cargas no tempo certo) e o empresário mostra que as carretas de três eixos não concorrem em muitos setores com o bitrem. "Não há maior economia em pneus e óleo diesel, pode-se ganhar no investimento, com um cavalo mais pesado, de maior valor e na mão-de-obra do motorista".

▷ Melhor situação

Evandro Alvarenga, da Ascom/Dnit, autarquia federal responsável pelas rodovias federais não concedidas, informa que a situação melhorou nas rodovias federais. Entre 2009 e 2010, caiu o percentual de veículos com excesso de peso: 380 mil veículos tiveram cargas remanejadas e transbordadas nas balanças de pesagem de veículos. As balanças nas rodovias federais estimulam a adequação das cargas transportadas à lei. Em 2010, cerca de 9,6 milhões caminhões e ônibus passaram pelos Postos de Pesagem de Veículos (PPV) e 8,8 milhões de veículos foram avaliados nas balanças de precisão, que realizam a pesagem, em baixa velocidade. Mais de 7% transportavam cargas acima da lei. ●

→ Balanças abandonadas

A BR-381 é o exemplo do abandono das rodovias federais, mas Pozzani pondera: "o usuário acaba com a rodovia e o governo deixa de cumprir sua parte. As balanças existem, moderníssimas, estão lá oito ou dez anos, sem funcionar. Falta o convênio entre o governo federal e as empresas terceirizadas para operá-las". O jornal "O Estado de São Paulo" verificou



"O excesso de peso é um agente poluidor", diz Pozzani.