

## EXCESSO DE PESO POR EIXO NAS RODOVIAS - A VOZ DO USUÁRIO TEM QUE SER OUVIDA

Sensível à gravidade da verdadeira avalanche de multas aplicadas aos embarcadores e transportadores, decorrente da implantação de limites de peso por eixo no transporte de carga rodoviária, o CONTRAN, acertadamente, por meio da Resolução 337/2009, prorrogou até 30/06/2010, a tolerância de 7,5% para o excesso de peso, para que o INMETRO pudesse testar a adequabilidade das balanças dinâmicas existentes à operação com granéis sólidos e líquidos.

Aproximando-se a data fatal em que a tolerância em apreço será reduzida para 5%, preocupa-nos a possibilidade de o volume de multas chegar a níveis insuportáveis, além da retenção de cargas nos postos de pesagem tonar-se epidêmica, uma vez que não houve tempo para conduzir testes de pesagem capazes de comprovar a adequabilidade do equipamento atualmente existente às tolerâncias de peso pretendidas. Em outras palavras: testes que demonstrem com segurança se um determinado veículo, corretamente carregado até o limite do seu peso bruto total registrado, distribuirá automaticamente, entre seus eixos, os pesos que estão sendo exigidos pelas normas em vigor.

Sem essa segurança no ato de carregamento do veículo, e diante da inviabilidade de colocar balanças de pesagem por eixo em todos os pontos de embarque, o usuário, que já está em posição particularmente difícil, tendo que fazer a distribuição dos pesos envolvidos praticamente às cegas, será ainda mais penalizado se vier, açodadamente, a anunciada redução de tolerância.

Ciente da complexidade do tema, a ANUT realizou, no último dia 26, uma Oficina Técnica sobre "Soluções para a Pesagem de Caminhões", à qual compareceram mais de 50 profissionais altamente qualificados de empresas associadas e não associadas, e de transportadoras e outras operadoras logísticas.

Valiosos ensinamentos foram colhidos, em todos os aspectos atinentes à matéria. Uns serão disseminados, como "best practices", em todos os escalões envolvidos de nossas empresas. Outros serão levados a debate com o poder público, pois vão desde o aperfeiçoamento dos procedimentos operacionais relativos à pesagem e ao processamento das autuações, até a implantação da análise estatística das infrações e sua correlação com o tipo de equipamento e de carga, como guia para adequação da frota.

Mas nenhum foi considerado mais importante ou mais urgente do que a necessidade de verificação cabal da adequabilidade do equipamento hoje homologado às tolerâncias de peso pretendidas, motivo pelo qual estamos requerendo ao CONTRAN que adie por mais um ano a redução da tolerância de peso por eixo de 7,5 para 5%, e que se iniciem imediatamente os testes de pesagem dos veículos e os entendimentos com os fabricantes para a revisão dos critérios de projeto que se fizerem necessários.

### A LEI MODERNIZA. VEM O GOVERNO E RETROCEDE

A Lei 10.233/2001, conforme alterada pela MP 2.217-3/2001, em seu Art. 34-A, ao tratar das concessões a serem outorgadas pela ANTT e pela ANTAQ, dispõe, no inciso IV do § 2º que deverão constar do pertinente edital: "os critérios para julgamento da licitação, assegurando a prestação de serviços adequados e considerando, isolada ou conjuntamente, a menor tarifa e a melhor oferta pela outorga." E a Lei 8.987/1995 segue a mesma linha.

São as leis do País, específicas para o caso; e um velho desejo do agronegócio e da indústria.

Quase dez anos depois, veio a SEP, em sua recente Portaria 108, que pela primeira vez trata das diretrizes para concessão de portos organizados, e retrocede, impondo, no Art. 15, para o Edital: "como regra geral, o critério de escolha do concessionário será o da melhor oferta pela concessão..."

Já é hora de o governo assumir uma postura modernizante, dentro da lei, adotando como critério de escolha do concessionário "a conjugação da melhor oferta com a menor tarifa, assegurada a prestação de serviços adequados."