

## EXCESSO DE PESO POR EIXO NAS RODOVIAS - A VOZ DA ANUT FOI OUVIDA PELO CONTRAN

O Conselho Nacional de Trânsito-CONTRAN, em reunião extraordinária realizada no dia 24 de junho, aprovou a prorrogação por mais seis meses, da tolerância de 7,5% na pesagem por eixo das viaturas de transporte de carga rodoviária, atendendo parcialmente a requerimentos separados da ANUT e da CNT, que haviam pleiteado a prorrogação de um ano.

Tendo apresentado, em seu requerimento, uma estratégia concreta de mobilização do setor público e do setor privado, com forte participação de suas associadas, a ANUT foi a única requerente chamada a defender seu ponto de vista e explicar sua estratégia na mencionada reunião.

As propostas da ANUT não receberam qualquer comentário discordante dos conselheiros presentes, tendo sido obtido aceno positivo à possibilidade de engajamento em um processo de base que envolva, entre outras ações: verificação da adequabilidade do equipamento que vem sendo fabricado às tolerâncias de peso pretendidas (com as revisões que se fizerem necessárias nos critérios de projeto, e a obrigação de passarem a serem fornecidas juntamente com os manuais dos veículos, as suas curvas de carregamento ou planos de distribuição de peso ); exame da conveniência de privatização da prestação do serviço de balanças (não de fiscalização do peso) para os concessionários e poder público nos postos de pesagem; estudo da viabilidade de exploração comercial privada de balanças de verificação (não de fiscalização) nos postos de reabastecimento; instalação de fiscalização de pesagem por eixo nos armazéns de grãos e fibras do setor público nos níveis federal, estadual e municipal; aperfeiçoamento dos procedimentos operacionais relativos à pesagem e ao processamento burocrático das autuações; esforço consistente do setor público de motivação/instrução dos seus agentes; apoio ao desenvolvimento de “softwares” nacionais de orientação dos processos de carregamento, baseados nas “curvas de carregamento” que passarão a ser obrigatoriamente fornecidas pelos fabricantes de veículos; redução do prazo de validade da aferição das balanças.

Foi também exposta a “lição de casa” que ficará a cargo do usuário das rodovias: implantação de inventários das frotas que lhes prestam serviço, para atualização dos dados operacionais constantes da documentação de cada veículo; implantação de estatísticas sobre as multas sofridas que permitam estabelecer correlações importantes para o planejamento, correção de procedimentos e suporte de reclamações e defesas; criação de uma rede de informações centradas na ANUT, sobre irregularidades e discrepâncias observadas nos procedimentos de pesagem, autuações e imposições de multas; realização de cursos e oficinas técnicas sobre “melhores práticas” nas operações de carregamento dos veículos de carga; estudar em maior profundidade o uso da Autorização Especial de Tráfego-AET e os direitos do embarcador contidos nas Portarias e Resoluções do CONTRAN.

Aos nossos prezados Associados, vai aqui um apelo especial no sentido de que a simples prorrogação do limite de tolerância, mais uma vez, não resolverá o grande problema da crescente enxurrada de multas que está nos assolando. A nossa única salvação está na correção das distorções estruturais do sistema, o que somente será conseguido com a nossa persistente dedicação.

Seis meses passam muito rápido. Temos que começar amanhã. Contamos com vocês.

## PORTOS, CONTINUA O RETROCESSO

O poder público continua firme no caminho do retrocesso da modernização dos portos, sempre interpretando as leis em sentido restritivo e inovando para assustar o investidor privado.

Agora foi a vez dos terminais arrendados, cujo instrumento regulatório, Resolução 1.687/2010, esteve em Audiência Pública pela ANTAQ até o dia 28 de junho.

Além de algumas inovações surpreendentes como a criação de uma chamada “cessão de uso temporário”, sem licitação prévia e associada à figura inusitada de um “interessado na movimentação e armazenagem de carga” que não precisa ser operador portuário, o novo diploma regulatório envereda de forma inconveniente em diversos temas, inclusive na criação, até aceitável em casos especialíssimos, de uma servidão pública de passagem sem vedar explicitamente a sua exploração comercial. No mais, é a velha mania de restrição de direitos, de maximização do poder discricionário do Estado, acima da Lei, e a eterna fixação no preço máximo da oferta como critério imperial e despótico para julgamento das licitações.

Até quando?