

Alterações poderão baixar o “Custo Brasil”

Apos longa discussão, coordenada pelo Grupo de Trabalho Especial do Ministério da Justiça, criado por portaria interministerial para propor, ao governo federal, soluções concretas de melhoria na segurança nas rodovias, empresas de transportes, autônomos, fabricantes de caminhões e governo federal fecharam quinta-feira (26.09) um acordo dispensando de Autorização Especial de Trânsito as composições de veículos de carga de até sete eixos, 57 t de peso bruto e 19,80 m de comprimento (bitrens).

Um documento de consenso, assinado por todos os envolvidos será encaminhado para o Departamento Nacional de Trânsito (Denatran), que deverá enviar proposta de alteração nas Resoluções 12/98 e 68/98 ao Conselho Nacional de Trânsito (Contran).

Assinaram o acordo os representantes dos ministérios da Justiça, por meio do Departamento Nacional de Trânsito (Denatran) e da Polícia Rodoviária Federal; dos Transportes, por meio do Departamento Nacional de Infraestrutura e Transportes (DNIT); da Associação Nacional de Transportes de Cargas (NTC); da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea); da Federação Interestadual dos Caminhoneiros de Cargas em Geral (Fetrabens); da Confederação Nacional dos Transportes (CNT) e da Federação Nacional dos Caminhoneiros (Fenacam)

Outra decisão foi elevar de 10 t para 11 t o peso para o eixo trator dos cavalos 4x2, respeitados os limites técnicos dos fabricantes.

Com isso, um cavalo 4x2 traionando carreta de dois eixos terá o peso bruto aumentado de 33 para 34 t. Se a carreta for de três eixos, passará de 41,5 para 42,5 t. Os cavalos 6x2 ou 6x4 traionando carretas de três eixos terão o peso bruto aumentado de 45 t para 48,5 t. Se os eixos da carreta forem distanciados, o peso bruto poderá chegar a 53 t.

Outro ponto aprovado é o uso obrigatório de tração dupla nos bitrens de sete eixos, fabricados a partir de cinco anos da aprovação das novas resoluções. Ficou acordado que os atuais cavalos 6x2 usados para traionar bitrens poderão ser mantidos com a configuração original até o sucateamento da frota.

O Grupo fixou, também, em 4,20 metros o balanço traseiro para reboques e semi-reboques, ou seja, a distância entre o último eixo e o final da carroceria.

A emissão da AET para bitrens tornou-se desnecessária uma vez que o extinto DNITR já havia aprovado os projetos dos principais fabricantes de implementos. Agora, o que muda de um veículo para outro é apenas o número da placa.

A existência de mais de 18.000 mil bitrens rodando pelo país tem multiplicado desnecessariamente o trabalho burocrático necessário para atender à exigência legal da emissão da AET individual para cada conjunto.

Além do mais, conforme concluiu o GT do Ministério da Justiça, quando utilizado dentro dos limites legais de pesos, o bitrem contribui para a redução do desgaste das rodovias, sem sobrecarregar as obras de arte ou aumentar o índice de acidentes. Como é curto, tem uma articulação adicional, utiliza engate muito mais seguro do que os *dollies* convencionais, e leva 50% mais carga do que um semi-reboque convencional. O bitrem acaba reduzindo a varredura, o número de veículos em circulação e o índice de acidentes em relação ao mesmo volume de carga transportado por semi-reboques comuns. Especialmente porque passará a ser equipado com tração 6x4, o que garantirá o melhor aproveitamento do torque e maior segurança nas frenagens.

Da mesma forma, a dispensa de AETs para configurações convencionais na faixa de 45 a 53 t contribuirá para reduzir os custos do transporte, sem aumento de riscos para a segurança, as pontes e os pavimentos.

O aumento de 10 para 11 t no eixo trator do cavalo 4x2 será importante para eliminar excesso de carga, pois 90% dessas irregularidades concentram-se no eixo trator das carretas de três eixos.

Por sua vez, a elevação do comprimento do balanço das carretas vai permitir transporte de até 5.800 kg adicionais no semi-reboque de três eixos sem exceder o limite de carga do eixo trator do cavalo. Outra vantagem adicional do aumento será a redução da varredura e do arraste desta configuração.

Para o assessor técnico da NTC, Eng. Neuto Gonçalves dos Reis, que participou ativamente dos estudos, formulação das propostas e discussões sobre o assunto, este documento põe fim a uma longa discussão entre as partes interessadas e representa um passo importante para remover velhos obstáculos ao avanço tecnológico do setor, sem prejuízo da segurança, das obras de arte e dos pavimentos. Entre tais avanços, Reis cita a adoção de carretas com maior capacidade volumétrica e o aumento da carga transportada por viagem, que podem contribuir para baixar o chamado "Custo Brasil".