



SENADO FEDERAL
Gabinete do Senador Jaime Bagattoli

REQUERIMENTO Nº DE - CI

Senhor Presidente,

Requeiro, nos termos do art. 90, inciso XIII, e art. 142 do Regimento Interno do Senado Federal, a realização de diligência externa em Porto Velho - Rondônia, com o objetivo de fiscalizar o procedimento realizado pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT que está utilizando uma estrutura móvel de pesagens de caminhões por eixo, que fica instalada geralmente em Pimenta Bueno e Porto Velho.

JUSTIFICAÇÃO

A operação da balança em si não é algo que precise ser revista ou descontinuada, até por que de fato é necessário coibir excessos de peso e uma distribuição melhor de carga. Porém, algumas medidas podem tornar a operação mais eficaz, sem prejudicar o transportador.

Acontece que, na operação graneleira por exemplo, no ato do carregamento em fazendas ou armazéns, os caminhões são pesados de forma totalitária em uma balança rodoviária, não há uma pesagem por eixo.

Além disso, grande parte das cargas de alto volume que transitam na BR-364, tem como destino grandes corporações como Amaggi, Cargill, JBS, Shell, Vibra, sendo que estas possuem regras rigorosas de atendimento à legislação. Inclusive, todos os documentos fiscais e acessórios para pagamentos e controles, são feitos a partir destas pesagens.



Então como regra, um caminhão rodotrem de 25m sai de uma fazenda carregado com soja, com 74.000 quilos de peso bruto, e, chega ao destino e na pesagem final identifica um peso geralmente muito similar (aceitam uma variação de 0,25% do peso). Porém é comum que em uma pesagem nas balanças móveis, a soma dos eixos fica com uma diferença muito maior.

Justamente para coibir estas distorções, existe uma tolerância de 5% para efetuar uma autuação, mas como esta distorção é recorrente e diversas vezes com uma distorção maior que a permitida, é necessário analisar com mais critério se a balança atende a real necessidade da operação e esta sendo manuseada da forma correta. E esta distorção se aplica para todos os segmentos de transporte, porem como no grão há uma pesagem inicial e final, é possível comprovar estas distorções de forma mais simples.

Com relação ao sobre peso nos eixos, é preciso destacar que o transportador não tem controle do processo de carregamento, inclusive em muitas operações o motorista é impedido de acompanhar o carregamento por questões de segurança.

Soma-se a isso, que em cargas a granel, como as viagens são longas e em estradas sem condições adequadas de tráfego (vicinais de chão, buracos, sobressaltos, etc), a carga se movimenta muito durante a viagem, com tendência de concentração na parte da frente dos reboques.

Para correção das divergências, é necessário:

1. Como a balança é montada e desmontada várias vezes e em locais que muitas vezes não tem uma estrutura adequada, é preciso saber: O modelo da balança é eficaz e específica para a operação que está sendo realizada? Existe uma normativa técnica sobre a instalação, montagem, desmontagem e operação das balanças móveis? Atende de forma satisfatória as exigências do manual do fabricante das principais balanças móveis do mercado?



2. Uma balança provisória/móvel deve ter uma % de tolerância mais elevado que uma balança estática de precisão. É evidente que a balança móvel, por ser montada e desmontada várias vezes, e em locais que não oferecem a estrutura adequada, esta sujeita a uma variação de peso muito maior que uma que foi concebida e projetada para ser instalada em um local específico.
3. A Balança deve cumprir e respeitar as normas legais e técnicas da balança, e isso geralmente é feito e acompanhado pela equipe de fiscalização. Porém pelo fato de ser montada e desmontada constantemente, é preciso ter um cuidado adicional quanto ao atendimento geral do manual de operação do fabricante.
4. O transportador não pode ser o único penalizado na autuação, é preciso identificar as partes envolvidas na operação antes de lavrar qualquer auto de infração.
5. É preciso convencionar que em cargas a granel, em caso do peso bruto estiver dentro da margem permitida, isenta-se o auto por sobre peso no eixo devido a característica da carga de se mover ao longo do percurso.

Empresas de transporte de todos os segmentos e com diferentes operações estão sendo autuados com uma frequência fora da normalidade. Transportadores de grãos, de combustível de câmara frigorífica, de fracionados, entre tantos outros, estão sendo autuados por excesso de peso, sendo que na origem e no destino das suas cargas, o peso está legal, se consideradas a tolerância de 5%, e, todos os documentos referentes a carga mostram que o peso está dentro da normalidade.

Não bastasse isso, o Ministério Público está acionando os transportadores, para exigir uma reparação de danos morais à sociedade e uma indenização de danos materiais, para a estrada. Não bastasse a autuação, há ainda



a exigência de assinatura de um TAC, cujo compromisso é não carregar sobre peso, sendo punido duas vezes por uma situação injusta da qual não tem controle.

É preciso uma intervenção e uma defesa para o transportador que está sendo vítima de uma situação alheia à sua responsabilidade, que não tem ferramentas nem autoridade para resolver. O peso da mercadoria sai do fornecedor no padrão, conforme nota fiscal e balança. O produto é entregue ao destino com a carga conferida e pesada, também no padrão. E ainda assim, mesmo sem ser o detentor da operação e não ser o responsável pelo carregamento, deve ser responsabilizado por transitar com excesso de peso? Não faz sentido.

Por esse motivo peço o apoio dos nobres pares na aprovação do presente requerimento.

Sala da Comissão, 24 de março de 2025.

Senador Jaime Bagattoli
(PL - RO)

