

**REQUERIMENTO**  
**(Do Sr. Geraldo Resende)**

Requer o envio de Indicação ao Poder Executivo, relativa à intervenção do Ministério dos Transportes no sentido de rever as Resoluções 184 e 189 do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN, em vigor, respectivamente, a partir de 04 de Novembro de 2005 e 08 de Fevereiro de 2006, que revogam disposições da Resolução 68 de 23 de Setembro de 1998, do mesmo órgão, relativa a pesos e dimensões de veículos de carga.

Senhor Presidente:

Nos termos do art. 113, inciso I e § 1º, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, requiro a V. Ex<sup>a</sup>. seja encaminhada ao Poder Executivo a Indicação em anexo, pedindo a intervenção do Ministério dos Transportes no sentido de rever as Resoluções 184 e 189 do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN, em vigor, respectivamente, a partir de 04 de Novembro de 2005 e 08 de Fevereiro de 2006, que revogam disposições da Resolução 68 de 23 de Setembro de 1998, do mesmo órgão, relativa a pesos e dimensões de veículos de carga, posto que, a nova regulamentação majora a tonelagem a ser suportada por nossas rodovias já precárias.

Sala das Sessões, em        de fevereiro de 2006.

Deputado GERALDO RESENDE



1B45D11609

**INDICAÇÃO Nº     , DE 2006  
(Do Sr. Geraldo Resende)**

Sugere a intervenção do Ministério dos Transportes no sentido de rever as Resoluções 184 e 189 do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN, em vigor, respectivamente, a partir de 04 de Novembro de 2005 e 08 de Fevereiro de 2006, que revogam disposições da Resolução 68 de 23 de Setembro de 1998, do mesmo órgão, relativa a pesos e dimensões de veículos de carga, posto que, a nova regulamentação majora a tonelagem a ser suportada por nossas rodovias já precárias.

Excelentíssimo Senhor Ministro dos Transportes:

Quando dizemos que a operação “Tapa Buraco” do Governo Federal nada mais é do que um engodo eleitoreiro, longe de leviandades, nos baseamos em evidências inequívocas.

Vejam: temos em vigor hoje em todo o País, uma nova Resolução do CONTRAN que amplia o Peso Bruto Total das Combinações de Veículos de Carga com duas ou mais unidades de 45 para 57 toneladas.

Apesar de estabelecer um comprimento mínimo de 17,50 m e máximo de 19,80 m, com a pretensão de evitar a concentração das cargas nas pontes e viadutos, é óbvio que não temos estrutura rodoviária para suportar essa majoração.

Alguns técnicos chegam a argumentar que esse aumento seria um primeiro passo para a aplicação das fórmulas das pontes americanas, conhecidas como “bridge formulas”. Ora, seria o mesmo que colocar trem bala em nossas ferrovias para forçar sua reestruturação. O caminho é obviamente contrário.



1B45D11609

Quer me parecer que dois mais dois está deixando de ser quatro: evidentemente nossas estradas foram projetadas para suportar tonelage bem inferior. A maioria delas foi projetada nos anos 50, com classificação para veículos de 24 toneladas. Pois bem, a capacidade dos caminhões e por conseqüência suas cargas foram aumentando e as rodovias foram cedendo até chegar no estado deplorável em que se encontram.

Agora vem o Governo Federal e, de um lado, toma uma atitude que somente faz aumentar os buracos das estradas, de outro lado, anuncia efusivo, uma operação “Tapa-Buraco”! Me pergunto: isso é incompetência ou demagogia?

Temos clareza de que composições como os bitrens, propiciam uma distribuição melhor da tonelage carregada, podendo mesmo diminuir o impacto do elevado peso nas estradas, porém, o Governo deveria acompanhar a evolução dos veículos, melhorando a malha rodoviária de maneira séria e responsável e não através de uma paliativa operação “Tapa-Buraco”.

Entendo que o setor de transportes deve propugnar, antes de tudo, por uma política efetiva para o setor, que inclua uma efetiva reestruturação, pelo menos, das rodovias federais, para daí então, partir para o aumento de sua capacidade de carga já tecnologicamente possível nos veículos atuais.

Não obstante, as novas configurações dos veículos aptos à tonelage recém majorada dependem de comprovação de desempenho, em testes como de manobrabilidade, capacidade de frenagem, distribuição de carga e estabilidade e seu uso regular passará por homologação pelo DNIT, apesar de dispensarem a Autorização Especial de Trânsito AET.

O fato é que não temos um eficiente sistema de fiscalização sequer para a tonelage antiga, quiçá para a ampliada, o que somente contribui para a redução da vida útil das estradas.

Este é o fulcro da presente indicação: a preservação de nossas estradas num primeiro momento e sua reestruturação adequada à nova realidade da indústria automobilística de cargas.



Sala das Sessões, em      de fevereiro de 2006.

Deputado GERALDO RESENDE



1B45D11609