

Transporte de Cana: Discussão jurídica e soluções

44ª Reunião Ordinária da Câmara Setorial da Cadeia Produtiva do Açúcar e do Alcool
27 de junho de 2019
Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento - MAPA – Brasília/DF



SOBRE A SIAMIG

Objetivo: Melhorar o ambiente de negócios para nossos Associados em Minas Gerais

Principais áreas:

- **Defesa Institucional**
- **Meio Ambiente**
- **Trabalhista**
- **Tributário**
- **Comunicação**
- **Capacitação**

Trabalhamos na defesa dos interesses do setor



• DOS FATOS

- Desde os anos 80, quando um grande número de pequenos caminhões plataforma de baixa potência e capacidade de transporte enchiam as estradas com cargas de peso reduzido, até os dias de hoje com composições semi-reboque totalmente fechadas com elevada eficiência, muitas alterações foram inseridas nos sistemas e equipamentos de transporte de cana tornando-o inclusive mais seguro.
- Por ser um produto de baixa densidade e baixo valor unitário por tonelada, o custo da cana-de-açúcar colocada na esteira das usinas de processamento é fortemente impactado pelo modelo de transporte adotado entre a lavoura e a indústria.
- O Corte, Carregamento e Transporte (CCT) são responsáveis por cerca de 28 % dos custos totais de produção (dados da DATAGRO).
- O transporte, etapa que nos interessa, ocorre no período de safra em sua maioria em estradas vicinais não pavimentadas e vias internas de fazendas. O uso de vias pavimentadas é reduzido.



- Operações se dão num raio médio de 25/50 km da unidade industrial.
- O peso teórico comportado pode variar bastante em decorrência da densidade de carga transportada. Isto por que dependendo da época da safra, da variedade de cana sendo colhida e transportada, algumas com maior ou menor densidade, e outros fatores, a densidade total pode variar entre 380 a 420 kg/m³, sendo este fato de difícil mensuração no campo. É preciso lembrar que a capacidade volumétrica das composições é que irá determinar a quantidade de matéria-prima a ser transportada. Ademais não existem balanças rodoviárias nos canaviais que permitiram a verificação da carga.
- As composições canavieiras, devido à severidade de operação, possuem taras (pesos dos equipamentos sem carga), em níveis até 40% maiores que as demais composições, reduzindo significativamente sua eficiência e eficácia de transporte
- Enfatizamos que o sistema atual foi desenhado e construído ao longo de mais de três décadas .
- Tem sido realizado basicamente através de três modalidades: Rodotrem (modelo mais utilizado no centro-sul), Treminhão e Plataforma + 1 (Romeu e Julieta).



Rodotrem: modalidade mais praticada atualmente, é composta por um cavalo mecânico, um semi-reboque e um reboque com tara que, de acordo com o fabricante do sistema, varia entre 33,6 e 37,75 toneladas. O comprimento externo do reboque e do semireboque é de 12,50 metros.

Carga líquida legal : entre 40,4 e 36,25 toneladas



Fabricante	RANDON (1)	RODOFORT (2)	RODOLINEA (3)
Comprimento externo (m)	12.50	12.50	12.50
Tara (tons)			
Cavalo mecanico	9.50	9.50	9.50
Reboque	12.50	10.60	27.16
Semi-reboque	12.50	13.50	
Dolly	3.25	-	-
Total	37.75	33.60	36.66

Tara de sistemas Rodotrem de acordo com principais fabricantes.

Fontes:

- (1) Autocad Randon AET 504-06 datado de 17/03/06.
- (2) http://www.rodofort.com.br/App_Root/produto_open.aspx?k=28
- (3) <http://www.rodolinea.com.br/Produtos.aspx?Id=139>



Treminhão: segunda modalidade mais praticada, é composta por um caminhão plataforma, uma carroceria e dois reboques com tara de 28,8 toneladas, e PBTC de 63 toneladas.

Carga líquida legal : 34,2 toneladas



Plataforma + 1 (Romeu e Julieta): composição formada por um caminhão plataforma, um reboque com tara aproximada de 21,4 toneladas, e PBTC de 50 toneladas.

Carga líquida legal: 28,6 toneladas



DA REGULAÇÃO

- Código de Trânsito Brasileiro (CTB). Lei 9.503/1997
- O código rege o trânsito e é válido **nas vias terrestres abertas** para circulação. (Art. 1 e 2)
- “São vias terrestres urbanas e rurais as ruas, as avenidas, os logradouros, os caminhos, as passagens, as estradas e as rodovias, que terão seu uso regulamentado pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre elas, de acordo com as peculiaridades locais e as circunstâncias especiais.”
- *Art. 99 do CTB: Somente podem trafegar pelas vias terrestres o veículo cujo peso e dimensões atenderem aos limites estabelecidos pelo CONTRAN*



- Composição do CONTRAN: MPV882/2019- presidido pelo ministro da Infraestrutura, e composto pelos ministros titulares das pastas da Justiça e Segurança Pública; Defesa; Relações Exteriores; Economia; Educação; Saúde; Ciência, Tecnologia, Inovação e Comunicações, e do Meio Ambiente.
- Resoluções 210, 211 e 258 : PBTC máximo (rodotrem) 74 ton e 63 ton (treminhão), com 5% de tolerância e 30 metros de comprimento.
- Necessidade de AET (Autorização Especial de Tráfego) para CVC (Composições de Veículo de Carga) acima de 19,8 metros e PBTC acima de 57 ton.
- Limitação de tráfego noturno.
- Art. 100 do CTB: Nenhuma CVC poderá transitar com PBTC superior ao fixado pelo fabricante, nem ultrapassar o CMT (capacidade máxima de tração) da unidade tratora



- Resolução CONTRAN nº 640, de 14 de dezembro de 2016: Alterou a Resolução CONTRAN nº 211, de 13 de novembro de 2006, criando a composição veicular de Peso Bruto Total Combinado (PBTC) igual ou inferior a 91 toneladas. **Tara média: 34 toneladas.**
- Resolução CONTRAN nº 663, de 19 de abril de 2017: Estabeleceu os requisitos para que o tráfego da composição de até 91 toneladas seja autorizado. As autorizações especiais serão concedidas aos POLOS GERADORES (artigo 93 do código de trânsito brasileiro), responsáveis pela indicação das vias de acessos, ou seja, serão de responsabilidade das usinas. Os Estudos Técnicos deverão ser realizados por empresa com comprovada experiência em estudos desta natureza, devidamente credenciada junto ao órgão com circunscrição sobre a via.
- Portaria 86/2017 DENATRAN – homologou as composições autorizadas pela Resolução CONTRAN nº 640, de 14 de dezembro de 2016

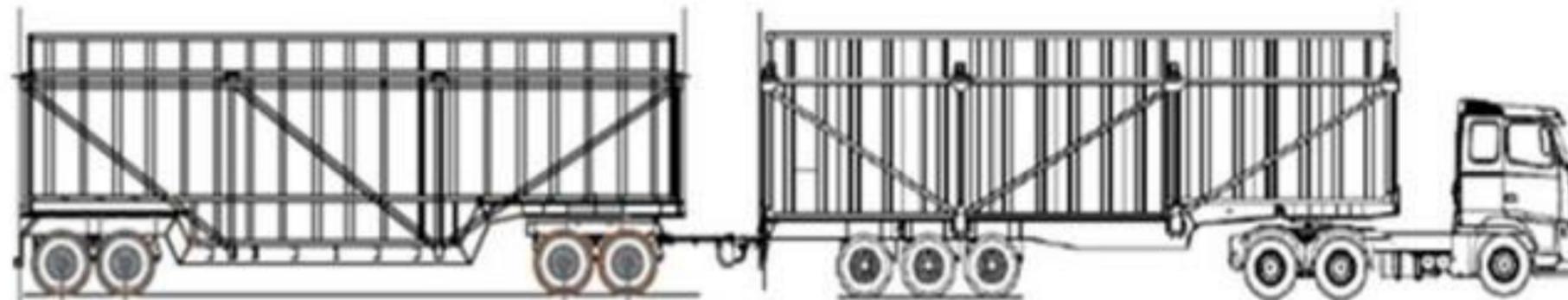
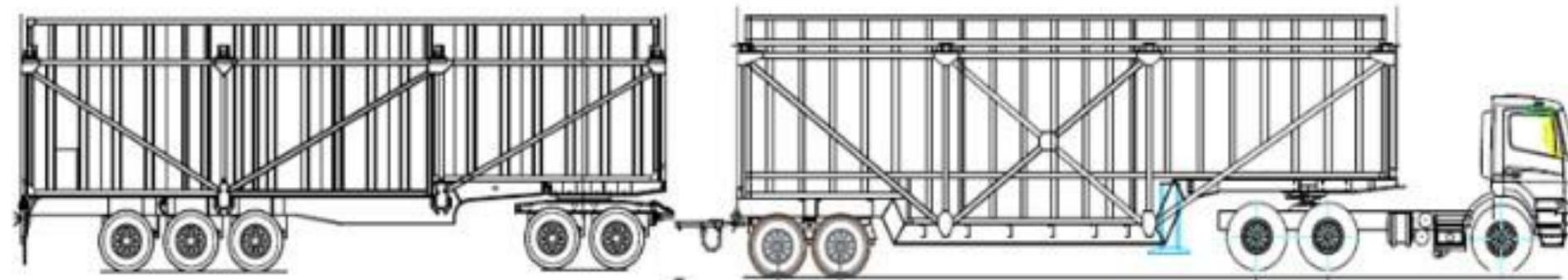


Comprimento mínimo de 28 metros máximo de 30 metros.

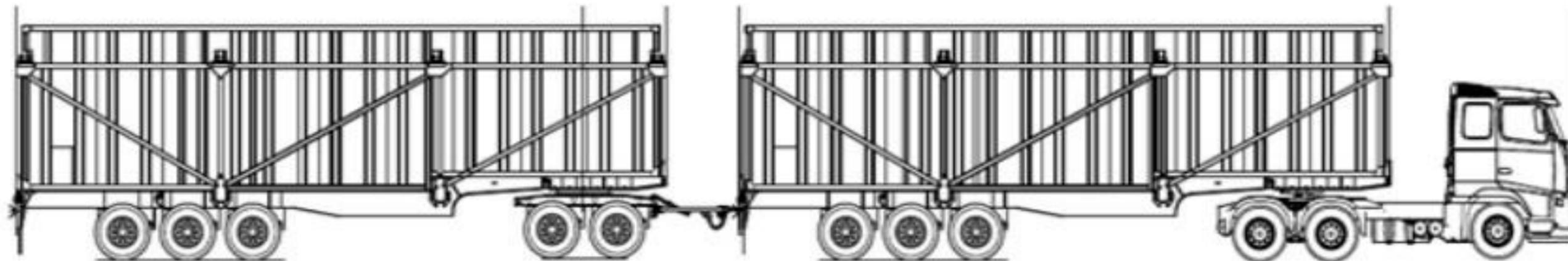
Redução da velocidade de 80 km/h para 60 km/h.

Inclusão de novas exigências e condicionantes para a emissão de AET (Autorização Especial de Trânsito), propostas pelo Ministério dos Transportes.

PBTC de 82,5t (10 eixos);



PBTC de 91t (11 eixos);



CUIDADOS OBSERVADOS PELA PROPOSTA:

1. Observância dos limites de peso por eixo;
2. Desempenho da nova CVC similares às atualmente regulamentadas;



DOS QUESTIONAMENTOS JUDICIAIS

- Diversos procedimentos investigatórios e ações civis públicas já foram instaurados pelo **Ministério Público Federal** contra usinas e outras empresas que utilizam as Rodovias Federais (“BR´s) em todo o país. No caso da região de Uberlândia já são mais de 170 ACPS em diversos setores.



- **O STJ, recentemente, entendeu que o tráfego de veículos com excesso de peso gera responsabilidade civil em razão dos danos materiais às vias públicas e do dano moral coletivo consistente no agravamento dos riscos à saúde e à segurança de todos, sendo viável, como medida coercitiva, a aplicação de multa civil (astreinte), ainda que já imputada multa administrativa. (REsp 1.574.350-SC, Rel. Min. Herman Benjamin, por unanimidade, julgado em 03/10/2017, DJe 06/03/2019)**
- STJ sustentou que a existência de penalidade ou outra medida administrativa como resposta a determinada conduta ilegal não exclui a possibilidade de providência judicial com o intuito de proteger os mesmos direitos e deveres. Assim, a multa civil (*astreinte*) não se confunde com multa administrativa.
- Ademais, o Tribunal entendeu que o transporte com excesso de carga nos caminhões causa dano material e extrapatrimonial *in re ipsa* ao patrimônio público (consubstanciado em deterioração de rodovia federal), ao meio ambiente (traduzido em maior poluição do ar e gastos prematuros com novos materiais e serviços para a reconstrução do pavimento), à saúde e segurança das pessoas (aumento do risco de acidentes, com feridos e mortos) e à ordem econômica. Por fim, o STJ entendeu possível a condenação pelo dano moral coletivo *in re ipsa* da sociedade que realizar o tráfego de veículos com excesso de peso, em razão de ofensa a direitos coletivos ou difusos de caráter extrapatrimonial – consumidor, ambiental, ordem urbanística, entre outros.



MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO

- Iniciada em 2011, a Procuradoria do Trabalho em Uberlândia instaurou uma série de procedimentos investigatórios contra as usinas da região do Triângulo Mineiro com indícios que o transporte de cana estava sendo realizado com carga acima do permitido por lei.
- A tese se fundamentava no incremento do risco para o condutor ao dirigir veículo com excesso de carga.
- Desse questionamento, foram celebrados vinte e cinco Termos de Ajuste de conduta que estabeleciam um cronograma de adequação aos limites das resoluções do CONTRAN no estado de Minas Gerais.
- Há menos de uma dezena de Termos de ajuste de Conduta semelhantes no Estado de São Paulo.



Termos do Acordo Padrão	
Início do cumprimento	2014
Adequação das viagens com o PBTC legal	2014: sem previsão 2014: 2015: 10% 2016: 20% 2017: 40% 2018: 80% 2019: 100%
Multa pelo Descumprimento da obrigação da regra de adequação ao PBTC legal	R\$ 1.000,00
Prazo final de cumprimento	2019
Tolerância sobre o percentual a cumprir PBTC legal	10%
Tolerância sobre o PBTC	2014: PBTC + 40% 2015: PBTC + 40% 2016: PBTC + 35% 2017: PBTC + 35% 2018: PBTC + 35%
Multa por viagem em desconformidade	2014: R\$ 100,00 2015: R\$ 100,00 2016: R\$ 1.000,00 2017: R\$ 1.000,00 2018: R\$ 1.000,00
Início do prazo de envio de documentação	31/01/2015



IMPACTOS DO CUMPRIMENTO DO TAC - MINUTA 2013

RESULTADO LAUDO DATAGRO

RODOTREM COM TARA DE 33,60 TONS - DENSIDADE DE CARGA MAXIMA

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Rodotrem adicionados		41	45	98	65	171	57
Mao de obra adicionada		4,926,190.71	5,406,794.69	11,774,797.32	7,809,814.55	20,545,819.81	6,848,606.60
Depreciação acumulada		7,026,000.00	14,694,000.00	31,368,000.00	42,462,000.00	71,568,000.00	74,244,000.00
Diesel		2,857,861.08	3,136,676.80	6,830,985.02	4,530,755.37	11,919,371.82	3,973,123.94
Seguros		72,859.95	79,968.23	174,153.04	115,509.67	303,879.29	101,293.10
M&R		3,431,517.27	3,766,299.45	8,202,163.24	5,440,210.31	14,311,937.90	4,770,645.97
Dispêndio adicionado		18,314,429.01	27,083,739.16	58,350,098.62	60,358,289.90	118,649,008.82	89,937,669.61
Variação	0.00%	5.70%	7.98%	15.92%	14.21%	24.46%	14.90%
Custo transporte (R\$)	321,042,411.53	339,356,840.54	366,440,579.70	424,790,678.32	485,148,968.23	603,797,977.04	693,735,646.65
Custo transporte (R\$/tc)	7.55	7.98	8.62	9.99	11.41	14.20	16.31

Investimento	2014	2015	2016	2017	2018	2019
	35,130,000.00	38,340,000.00	83,370,000.00	55,470,000.00	145,530,000.00	48,510,000.00

Incremento no custo de transporte de cana de açúcar advindo da adequação ao TAC firmado em Minas Gerais, em termos reais





Participação do transporte no CCT por safra em Minas Gerais.



- Iniciada em junho de 2016, a renegociação do TAC do Transporte foi finalizada em audiência no MPT de Uberlândia em 16/09.
- Prazo de cumprimento até 01/01/2022.
- Cronograma de adaptação ao PBTC legal:

2016: 20%	2019: 40%
2017:20%	2020:50%
2018: 30%	2021: 75%
	2022: 100%

- Estabelecimento de uma “clausula de barreira”. Cargas superiores ao PBTC+35%+5%, são apenadas com multa de R\$200,00 por viagem.
- Estabelecimento de multa de R\$ 5,00 por tonelada de excesso, apurada pela diferença entre a carga total efetivamente transportada e aquela autorizada pelo TAC.



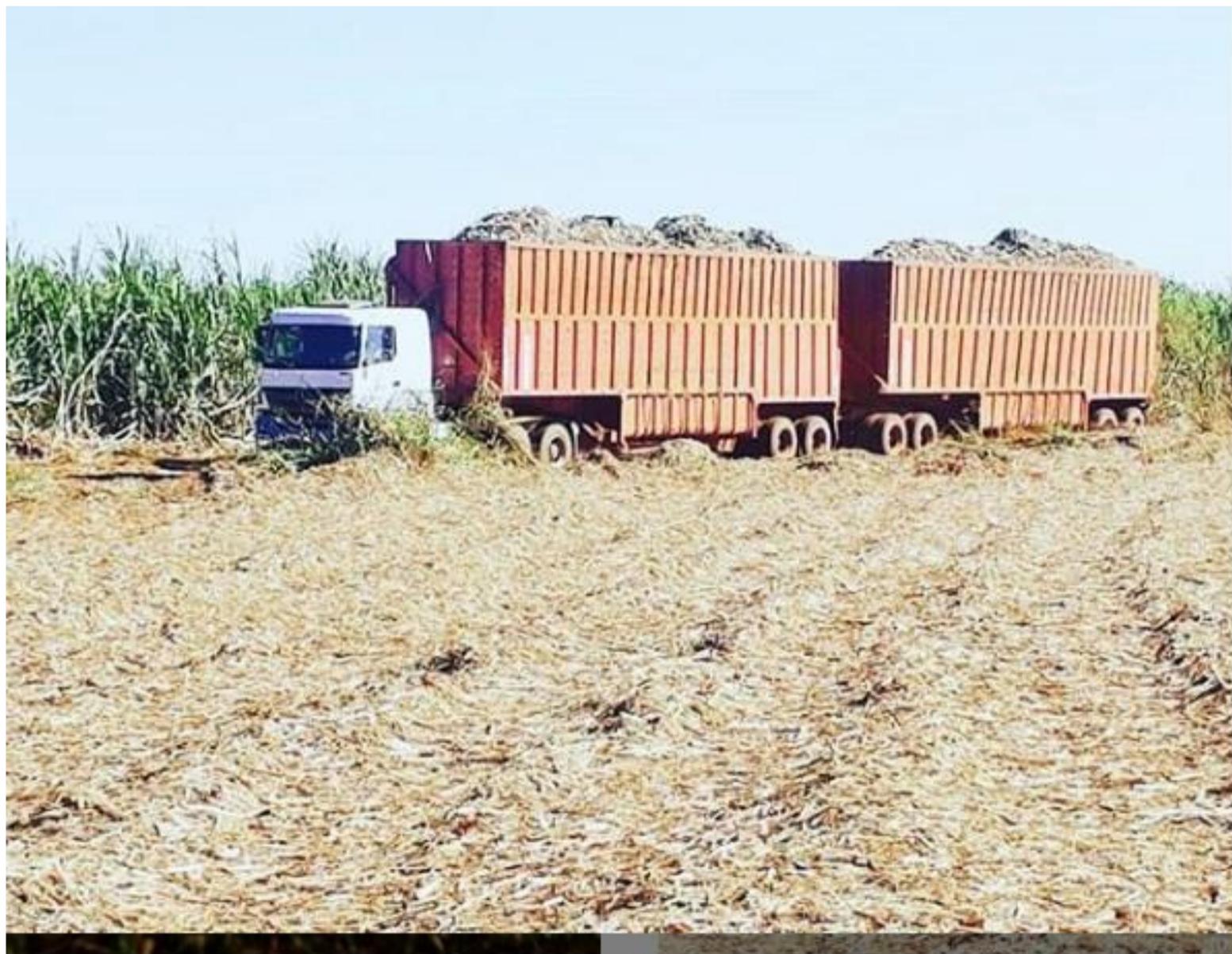
TRANSPORTE CENTRO – SUL



ocanavieiro



TRANSPORTE CENTRO – SUL



ocanavieiro • Seguir



ocanavieiro
<https://chat.whatsapp.com/GP8SK8lsRpK1J4pwFRHM2x>

4 d



vicentegaldino1979 Link não funciona

4 d Responder



fernafilho Cadê o link



321 curtidas

HÁ 4 DIAS

Entrar para curtir ou comentar.



TRANSPORTE CENTRO – SUL



 ocanavieiro • [Seguir](#) ...

 ocanavieiro Frente 512 P [REDACTED]
Unidad [REDACTED]
[@gabriel_agobr](#)

1 sem

 gabriel_agobr [@erick_precioso](#)

1 sem Responder

— Ver respostas (1)

 gabriel_agobr O corre é louco
[@ocanavieiro](#), tamo junto 🍌🍌🍌

1 sem 1 curtida Responder

 usicampimplementos [@elenilson_leni](#)
Rodotrem Usicamp não abandona!!

445 curtidas

HÁ 7 DIAS



TRANSPORTE CENTRO – SUL



 ocanavieiro • [Seguir](#) ...

 ocanavieiro 
1 sem

 ronaldo.gomes.07 Milonga
1 sem Responder

 schristianode Ai é ferramenta de
qualidade
1 sem Responder

   
301 curtidas
17 DE JUNHO



TRANSPORTE CENTRO – SUL



ocanavieiro • Seguir

ocanavieiro
@barduino_en_thalita

9 sem

251 curtidas

19 DE ABRIL



TRANSPORTE CENTRO – SUL



 ocanavieiro • [Seguir](#) ⋮

 ocanavieiro Usin 
 S.

31 sem

 binhogv Massa essas fotos

31 sem [Responder](#)



255 curtidas

15 DE NOVEMBRO DE 2018



TRANSPORTE CENTRO – SUL



ocanavieiro • Seguir



ocanavieiro Frente 164

unidade
!!

46 sem



Aí eu pergunto:
11 eixos pra que??? Kkkk

46 sem Responder



342 curtidas

3 DE AGOSTO DE 2018

Entrar para curtir ou comentar.



TRANSPORTE CENTRO – SUL



ocanavieiro



213 likes

ocanavieiro Frente 512 F



TRANSPORTE CONFORME LIMITES DO CONTRAN- MINAS GERAIS



TRANSPORTE CONFORME LIMITES DO CONTRAN- MINAS GERAIS



TRANSPORTE CONFORME LIMITES DO CONTRAN- MINAS GERAIS



TRANSPORTE CONFORME LIMITES DO CONTRAN- MINAS GERAIS



TRANSPORTE CONFORME LIMITES DO CONTRAN- MINAS GERAIS



TRANSPORTE CONFORME LIMITES DO CONTRAN- MINAS GERAIS



TRANSPORTE CONFORME LIMITES DO CONTRAN- MINAS GERAIS

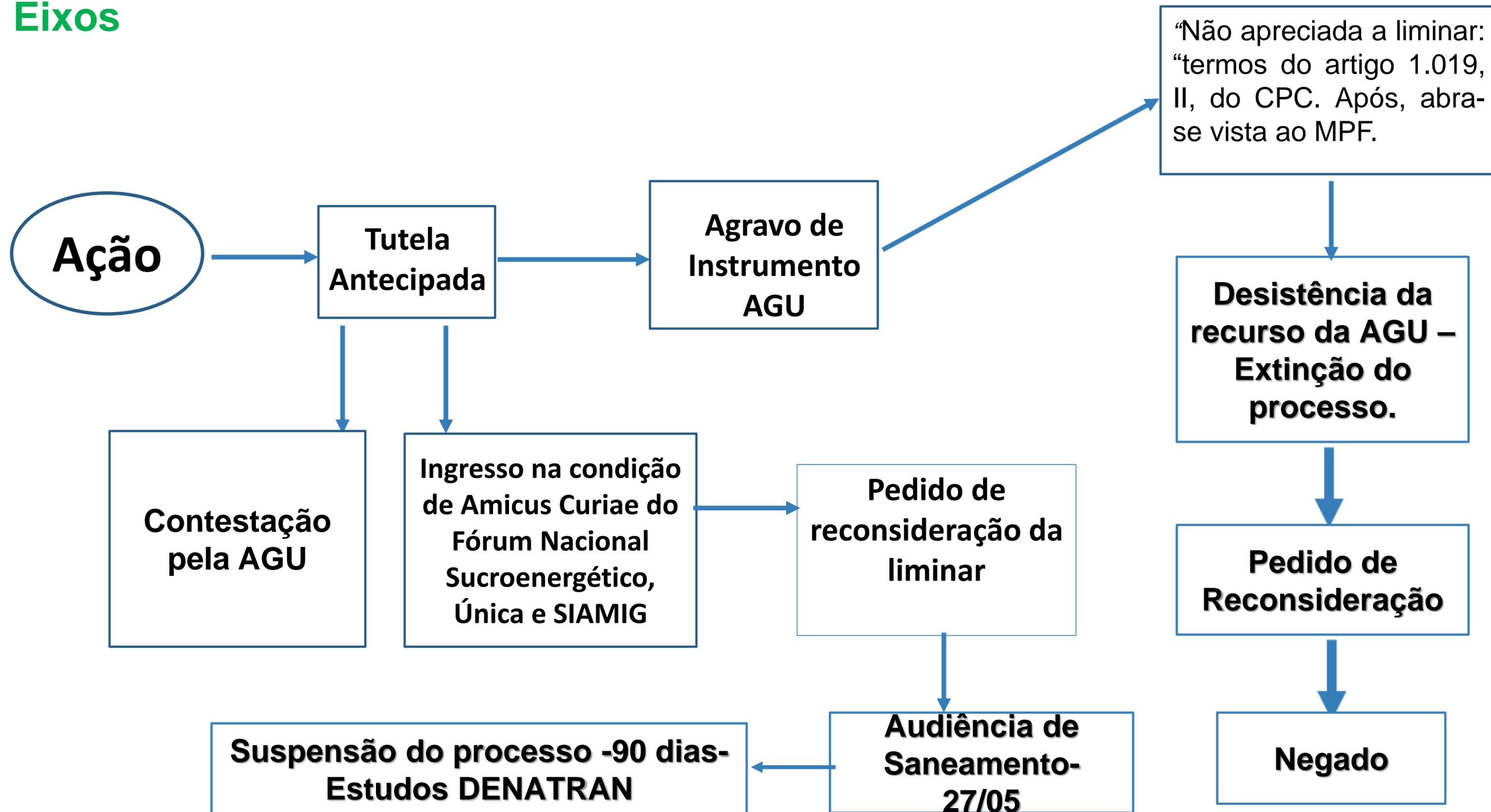


TRANSPORTE DE CANA - SUSPENSÃO DAS RESOLUÇÕES CONTRAN 640/2016 E 663/2017

- Ação proposta pela ABCR - Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias que ingressou com ação ordinária comum de nº processo judicial nº 5015014-20.2018.4.03.6100, em trâmite perante a 24ª Vara Cível Federal de São Paulo.
- A tutela antecipada foi concedida nos seguintes termos: “DEFIRO A TUTELA PROVISÓRIA requerida, para suspender a aplicação das Resoluções do CONTRAN n. 640/2016 e n. 663/2017 e da Portaria DENATRAN n. 86/2017 até o julgamento da presente demanda, em todo o território nacional, mantendo a regulamentação estabelecida pela Resolução n. 211/2006 no que tange aos requisitos e limites para a circulação de Combinações de Veículos de Carga (CVCs).”
- Deliberação CONTRAN nº172, de 05/09/2018, que suspendeu, até o julgamento do processo judicial nº 5015014-20.2018.4.03.6100, as Resoluções CONTRAN nº 640, de 14 de dezembro de 2016 , e nº 663, de 19 de abril de 2017, mantendo a regulamentação estabelecida pela Resolução CONTRAN nº 211, de 13 de novembro de 2006 , no que tange aos requisitos e limites para a circulação de Combinações de Veículos de Carga (CVCs)



Transporte de Cana - Suspensão dos Atos Normativos Referentes ao Rodotrem de 11 Eixos



• NECESSIDADES / OPORTUNIDADES

- MP 882/2019- Altera a composição do CONTRAN- Emenda 22 do Deputado Arnaldo Jardim – Inclusão do MAPA no CONTRAN
- PL 3267/2019 – Altera o Código de Trânsito Brasileiro - Oportunidade de trazer segurança jurídica e viabilidade às operações de transporte do setor.
- Defesa pela AGU das Resoluções Contran 640/2016 e 663/2017 nos autos da ação ordinária comum de nº processo judicial nº 5015014-20.2018.4.03.6100, em trâmite perante a 24ª Vara Cível Federal de São Paulo proposta pela ABCR - Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias.



MUTO OBRIGADO!

