



NORMA PARA CONCESSÃO DE AUTORIZAÇÃO ESPECIAL DE TRÂNSITO AO VEÍCULO OU A COMBINAÇÃO DE VEÍCULOS UTILIZADOS NO TRANSPORTE DE CARGA INDIVISÍVEL E AOS VEÍCULOS ESPECIAIS QUE NÃO SE ENQUADREM NOS LIMITES DE PESO E / OU DE DIMENSÕES ESTABELECIDOS PELO CONTRAN.

CAPÍTULO I – DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

1. Esta Norma regulamenta o uso das rodovias sob a jurisdição do Estado de São Paulo por veículos, ou conjunto de veículos transportando carga indivisível, que excedam o peso e/ou as dimensões regulamentares, tendo como fundamento os artigos 21 e 101 do Código de Trânsito Brasileiro – CTB.

1.1. Esta Norma aplica-se às rodovias sob a jurisdição do Estado de São Paulo, inclusive às sob o regime de concessão.

1.2. Nenhum veículo transportador, objeto desta Norma, poderá transitar nas rodovias sob a jurisdição do Estado de São Paulo sem oferecer completa segurança e estar equipado de acordo com o estabelecido por esta Norma, especialmente quanto a sua sinalização.

1.3. Para efeito desta Norma observar-se-ão, no que couber, o CTB, as Resoluções e Deliberações do CONTRAN, as Portarias do DENATRAN, as Normas específicas do DER e demais Normas referentes ao Transporte Rodoviário Internacional.

CAPÍTULO II - DAS DEFINIÇÕES

2. Para efeito desta Norma, ficam estabelecidas as definições:

2.1. Autorização Especial de Trânsito (AET) é o documento de porte obrigatório, expedido pela autoridade de trânsito, no Estado de São Paulo, o Departamento de Estradas de Rodagem - DER, para veículo ou combinação de veículos utilizado no transporte de carga indivisível que não se enquadre nos limites de peso e dimensões estabelecidas pelo Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN na **Resolução CONTRAN nº 210/06 e alterações ou suas sucedâneas**.

2.2. Avanço Dianteiro é o comprimento correspondente à parte da carga que ultrapassa o limite físico da carroçaria em direção à cabine da unidade tratora.

2.3. Balanço Dianteiro é a distância entre o centro do eixo dianteiro e o plano vertical que lhe é paralelo e que contém a extremidade da carga ou do conjunto transportador.

2.4. Balanço Traseiro é a distância compreendida entre o centro do último eixo traseiro e o plano vertical que lhe é paralelo e que contém a extremidade posterior do conjunto, ou da carga.



SECRETARIA DE LOGÍSTICA E TRANSPORTES
DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM

SUPERINTENDÊNCIA

- 2.5. Caminhão Trator ou de Tração é o veículo automotor destinado a tracionar (arrastar) outro veículo, seja por sistema de engate, acoplamento ou interligado por cambão a semirreboques e reboques, ou ainda, a outro(s) caminhão (ões) trator (es).
- 2.6. Carga Indivisível é a carga constituída por uma única peça, máquina equipamento ou conjunto estrutural.
- 2.6.1. É também considerada carga indivisível, para fins de transporte, aquela composta por vários itens de mesma natureza e destinados ao mesmo fim, em que pelo menos uma das dimensões exceda as dimensões regulamentares.
- 2.6.2. Será também considerada carga indivisível, para efeito desta norma, máquinas de construção, máquinas agrícolas e outros caminhões de serviço, guindastes, dolies, e demais maquinaria pesada, ainda que, eventualmente, seus pesos e/ou dimensões não excedam os limites regulamentares.
- 2.6.3. Será objeto desta norma, quando couber, o trânsito de guinchos sempre que o comprimento final do guincho mais veículo rebocado ultrapassar 18,60m.
- 2.7. Carga Indivisível Unitizada é a carga constituída de mais de uma unidade de carga indivisível acondicionada de modo a possibilitar a movimentação e o transporte como uma única unidade.
- 2.8. Carga Composta de mais de uma unidade indivisível é a carga constituída de duas ou mais unidades de carga indivisível.
- 2.9. Carga nas Partes Externas é a carga que ultrapassa os limites físicos da carroçaria do veículo, quanto à sua largura ou ao seu comprimento.
- 2.10. Carga com Peso Concentrado é a carga unitária, cujo quociente da divisão do peso pelo comprimento, ultrapassa 07 t/m (sete toneladas por metro)
- 2.11. Combinação de Veículos de Carga (CVC) é a composição rodoviária formada por reboque (s) ou semirreboque (s) tracionando (s) por um ou mais veículos tratores.
- 2.12. Conjunto Transportador é a combinação de veículos acrescido da carga.
- 2.13. Escolta da Polícia Militar Rodoviária (PMRV) é a realização do acompanhamento do transporte de carga indivisível através do Policiamento Rodoviário.
- 2.14. Escolta Credenciada (CRE) é o prestador de serviço de acompanhamento ao transporte de carga indivisível executado com veículo (s) devidamente credenciado (s) pela Polícia Rodoviária Federal e habilitado pelo DER a fazê-lo nas rodovias do Estado, conforme especificado na tabela objeto do ANEXO II desta Norma.
- 2.15. Estudo de Viabilidade Estrutural (EVE) é o estudo da capacidade portante das obras de arte especiais (OAE's) existentes ao longo de determinado itinerário, para fins de viabilização da passagem de conjunto transportador com PBTC acima de determinados limites.



SECRETARIA DE LOGÍSTICA E TRANSPORTES
DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM

SUPERINTENDÊNCIA

- 2.16. Estudo de Viabilidade Geométrica (EVG) é o levantamento dos gabaritos verticais e horizontais das obras e intervenções existentes ao longo de determinado itinerário na rodovia, tais como viadutos, passarelas, túneis, pórticos, curvas e intersecções.
- 2.17. Excesso de Dimensões é a parcela das dimensões do conjunto transportador (comprimento, largura e altura) que ultrapassa os limites regulamentares e fixados pela legislação de trânsito.
- 2.18. Excesso Lateral Direito ou Excesso Lateral Esquerdo é o excesso da carga em relação ao lado correspondente da carroçaria.
- 2.19. Excesso Longitudinal Dianteiro é o excesso da carga, medido a partir do plano vertical do para-choque dianteiro do veículo trator.
- 2.20. Excesso Longitudinal Traseiro é o excesso da carga, medido a partir do plano vertical transversal que contém o limite traseiro posterior da carroçaria.
- 2.21. Excesso de Peso é a parcela de peso excedente constatada de um eixo e/ou do conjunto de eixos que ultrapassa os limites regulamentares fixados por esta Norma.
- 2.22. Eixos em Tandem são dois ou mais eixos dotados por um conjunto integral de suspensão, para a equalização de peso entre eles, podendo qualquer um deles ser ou não motriz.
- 2.23. Eixo pendular é o dispositivo com dois ou mais eixos, com suspensão hidráulica e direção hidráulica, cujo objetivo é propiciar o nivelamento e a distribuição uniforme entre todos os eixos, em uma linha de eixos.
- 2.24. Guindaste Auto propelido ou Guindaste sobre Caminhão é um veículo especial projetado para realizar içamento de materiais e equipamentos.
- 2.25. Gôndola, Viga, Plataforma Intermediária, Espaçador, “Skid”, são acessórios empregados no transporte de carga indivisível superdimensionada e superpesada com a finalidade de adequar o transporte a possíveis limitações da infraestrutura rodoviária, objetivando entre outras, reduzir a altura do conjunto transportador, aumentar a manobrabilidade e melhorar a distribuição de peso entre todos os eixos e conjunto de eixos.
- 2.26. Laudo Técnico de Acompanhamento (LTA) é o documento da empresa responsável pelo Estudo de Viabilidade, elaborado com base no acompanhamento técnico do transporte, reportando como foram atendidas as recomendações relacionadas à passagem do conjunto transportador sobre as obras de arte, como estas estruturas se comportaram durante a transposição, se houve alguma ocorrência com efeito prejudicial à capacidade portante das obras de arte especiais – OAE’s, devendo conter o Laudo Técnico de Monitoração – LTM, quando solicitado, sua explanação ou explicação dos dados obtidos.
- 2.27. Laudo Técnico de Monitoração (LTM) é o estudo das Obras de Arte Especiais – OAE’s, por meio de aparelhos e / ou de instrumentos voltados à análise das tensões e deformações das estruturas.
- 2.28. Linha de Eixo veículo de dois ou mais eixos pendulares, com direção e suspensão hidráulica podendo ser ou não autopropelido.



SECRETARIA DE LOGÍSTICA E TRANSPORTES
DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM

SUPERINTENDÊNCIA

2.28.1. Módulo Hidráulico é o veículo formado por duas ou mais linhas de eixos direcionais, fixadas no mesmo chassi da plataforma de carga, com dispositivo próprio de acoplamento a outros módulos ou acessórios.

2.28.2. Módulo Hidráulico com Power Booster (PB) é o módulo hidráulico com linha de eixo equipado com tração hidrostática em suas rodas, proporcionando uma capacidade de tração adicional aos caminhões tratores no conjunto transportador, podendo também operar sem caminhão trator como Veículo Transportador Modular auto propelido (SPMT).

2.29. Licenciamento Logístico (L.L.) é o levantamento prévio de todas as interferências ao longo do percurso, previamente definido, para fins de transporte de cargas repetitivas, que resultem em mesmo peso e dimensões totais do conjunto transportador, com o objetivo de simplificar e delimitar consultas no processo de concessão e obtenção de AET's, assim como, para melhorar a eficiência e produtividade do transporte. Pode ser objeto de Licenciamento Logístico – L.L. construção de Parques Eólicos, transporte de vagões e outros.

2.30. Operador de Rodovia (concessionária) empresa contratada com fim específico e/ou exclusivo, para exploração da rodovia por meio de concessão.

2.31. Prancha Carrega Tudo é o veículo rebocado, dotado de suspensão mecânica ou pneumática ou hidropneumática ou hidráulica ou mista, projetado para o transporte de carga indivisível.

2.32. Peso Bruto Total - PBT - peso máximo que o veículo transmite ao pavimento, constituído da soma da tara mais a lotação.

2.33. Peso Bruto Total Combinado - PBTC - peso máximo transmitido ao pavimento pela combinação semirreboque.

2.34. Veículo para Operação Especial é aquele próprio do DER ou dele contratado, ou da concessionária de rodovia, destinado ao acompanhamento de operação especial quando do transporte de carga indivisível, podendo ser as viaturas de inspeção de tráfego da concessionária e das viaturas das Unidades Básica de Atendimento do DER.

2.35. Veículo Especial é aquele constituído de características de construção específica, destinado ao transporte de carga indivisível excedente em peso e/ou dimensões, observadas as excepcionalidades constantes da presente norma, assim como os dotados de equipamentos para prestação de serviço especializado e que se configurem como carga permanente, tais como: guindastes, usinas móveis, perfuratrizes e outros assemelhados.

2.36. Veículo Transportador Modular auto propelido (SPMT ou SPE) é o veículo modular com plataforma de carga própria, com suspensão e direção hidráulica e conjunto de linhas de eixos direcionais com ângulo mínimo de 60 graus, com tração hidrostática em suas rodas e força motora que propicie circular pelos seus próprios meios.



2.37. Comboio é o grupo constituído de duas ou mais combinações de veículos transportadores, independentes, realizando transportes simultâneos e no mesmo sentido, separados por uma distância de até 150 metros (cento e cinquenta), sendo permitido somente do amanhecer ao pôr do sol.

CAPÍTULO III – DOS VEÍCULOS E EQUIPAMENTOS

3. O transporte de carga indivisível deve ser efetuado em veículo ou combinação de veículos adequado, que apresente estrutura, estado de conservação, capacidade de carga e potência motora compatível com a força de tração a ser exigida, assim como, uma configuração de modo que a distribuição de peso por eixo e conjunto de eixos observem os limites máximos permitidos e fixados nesta Norma.

3.1. Será exigido:

3.1.1. A comprovação de que a CMT (Capacidade Máxima de Tração) do(s) caminhão (ões) trator (es) seja igual ou superior ao Peso Bruto Total (PBT) ou ao Peso Bruto Total Combinado – PBTC da composição. Quando o PBT (Peso Bruto Total) for superior a 288 tf, será exigido que a CMT (Capacidade Máxima de Tração) seja, no mínimo, 30% superior ao PBTC (Peso Bruto Total Combinado);

3.1.2. Para o Veículo Transportador Modular auto propelido e o Módulo Hidráulico, equipados com Power Booster, que a Capacidade Máxima de Tração seja determinada com base na configuração, quantidade de eixos e especificações técnicas estabelecidas pelo fabricante e, se o PBT for superior a 288 tf, que a CMT (Capacidade Máxima de Tração) seja, no mínimo, 30% superior ao PBTC (Peso Bruto Total Combinado);

3.1.3. Para o transporte de cargas com peso líquido a partir de 100 tf, o diagrama de carga, do reboque ou semirreboque, fornecido pelo fabricante;

3.1.4. Para os equipamentos com fabricação anterior ao ano de 2002, incluindo os reboques e semirreboques (s) modular (es), declaração do proprietário indicando as condições do veículo (s), para fins de obtenção da Autorização Especial de Trânsito – AET;

3.1.5. O DER poderá:

3.1.5.1 Efetuar vistoria prévia do (s) veículo (s) e/ou do conjunto transportador a ser (em) utilizado (s) no transporte para o qual foi solicitada a Autorização Especial de Trânsito – AET;

3.1.5.2. Fiscalizar o (s) veículo (s) e/ ou o conjunto transportador assegurando que a circulação se dará conforme a Autorização Especial de Trânsito – AET emitida, bem como, o (s) veículo (s) e/ ou o conjunto transportador esteja (m) em perfeitas condições de segurança;

3.1.6. Reter o (s) veículo (s) e/ou o conjunto transportador que não se apresentar em condições de segurança.

3.2. Na especificação do veículo, combinação de veículos e equipamentos de transporte deve, ainda, serem observadas as seguintes condições:



SECRETARIA DE LOGÍSTICA E TRANSPORTES
DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM

SUPERINTENDÊNCIA

3.2.1 Para o transporte de carga com dimensões (altura, comprimento, largura), superiores as permitidas, deve ser dada preferência aos veículos ou combinação de veículos, disponíveis no mercado, que reduzam ao máximo as dimensões finais do conjunto transportador.

3.2.2 Para o transporte de cargas com peso concentrado deve ser dada preferência aos veículos ou combinação de veículos, disponíveis no mercado, com capacidade de carga e de distribuição de peso por eixos compatíveis, inclusive pranchas carrega tudo e linhas de eixos.

3.2.2.1. Não será considerado em desacordo com esta Norma, o transporte de carga com peso concentrado em pranchas carrega tudo ou linhas de eixos, ainda que as dimensões finais do conjunto transportador, não excedam as dimensões regulamentares.

3.2.3 Será autorizado o transporte de carga divisível junto com carga indivisível, se ficar comprovado que as cargas divisíveis são parte ou componentes da carga excedente e que as referidas cargas não causem nem excessos de dimensões (laterais ou longitudinais) nem excessos de peso, e que não coloquem em risco a segurança do transporte.

3.2.4 Para o transporte de carga indivisível, tais como postes, barras de ferro, viga de concreto ou similar deverá ser utilizado veículo ou combinação de veículos adequado que evite excessos quando a carga for acomodada na carroçaria do veículo, sendo admitido um excesso traseiro máximo de 1,00 m (um metro), desde que a sua parte excedente seja protegida com uma placa retangular fixada na extremidade da mesma, tornando-a uma superfície plana, confeccionada em material capaz de resistir a possíveis impactos em caso de acidente, conforme os critérios e especificações constantes na **Resolução nº 520/2015 do CONTRAN** ou outra que vier a substituí-la.

3.3. No transporte da carga indivisível, a distribuição de peso por eixo ou conjunto de eixos, deverá estar de acordo com as especificações técnicas do fabricante e atender aos limites máximos a seguir definidos.

I - para os veículos dotados de eixo ou conjunto de eixos com suspensão mecânica ou hidropneumática ou pneumática:

3.3.1. Eixo isolado:

- com 2 pneumáticos por eixo - 7,5 tf

- com 4 pneumáticos por eixo - 12 tf

- com 8 pneumáticos por eixo - 16 tf

3.3.2. Conjunto de 2 eixos, não em tandem, com distância entre eixos igual ou superior a 1,35 m e inferior ou igual a 2,40 m :

- com 2 pneumáticos por eixo - 15 tf



SECRETARIA DE LOGÍSTICA E TRANSPORTES
DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM

SUPERINTENDÊNCIA

3.3.3. Conjunto de 2 eixos, em tandem:

a) Para distância entre eixos igual ou superior a 1,35 m e inferior a 1,50 m

- com 4 pneumáticos por eixo - 22 tf

- com 8 pneumáticos por eixo - 24 tf

b) Para distância entre eixos igual ou superior a 1,50 m e inferior ou igual a 2,40 m

- com 4 pneumáticos por eixo - 24 tf

- com 8 pneumáticos por eixo - 24 tf

3.3.4. Conjunto de 3 eixos em tandem:

a) Para distância entre eixos igual ou superior a 1,35 m e inferior a 1,50 m;

- com 4 pneumáticos por eixo - 28,5 tf

- com 8 pneumáticos por eixo - 34,5 tf

b) Para distância entre eixos igual ou superior a 1,50 m e inferior ou igual a 2,40 m;

- com 4 pneumáticos por eixo - 30,0 tf

- com 8 pneumáticos por eixo - 36,0 tf

3.3.5. Conjunto de 4 ou mais eixos, em tandem, limitado ao máximo de 6 eixos

a) Para distância entre eixos igual ou superior a 1,35 m e inferior a 1,50 m;

- com 4 pneumáticos por eixo – 9,3 tf por eixo

- com 8 pneumáticos por eixo – 11,3 tf por eixo

b) Para distância entre eixos igual ou superior a 1,50 m e inferior ou igual a 2,40 m;

- com 4 pneumáticos por eixo - 10,0 tf por eixo

- com 8 pneumáticos por eixo - 12,0 tf por eixo



SECRETARIA DE LOGÍSTICA E TRANSPORTES
DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM

SUPERINTENDÊNCIA

3.3.5.1. Para conjuntos com mais de 4 eixos, com suspensão mecânica ou pneumática ou hidropneumática, os eixos adicionais deverão ser obrigatoriamente direcionais ou auto direcionais, devidamente comprovado mediante uma declaração do fabricante acompanhada do desenho técnico de fabricação do implemento rodoviário.

3.3.5.1.1. Para pranchas de seis eixos o peso líquido máximo (peso da carga) permitido é de 60 toneladas, observado o item 3.3.5. desta Norma.

3.3.5.1.2. Para pranchas com mais de seis eixos, o peso líquido máximo (peso da carga) permitido é de 70 toneladas observado o item 3.3.5 desta Norma.

3.3.5.2. Os conjuntos com suspensão mecânica, com mais de 4 eixos e limitado a 6 eixos, construídos e licenciados até 31 de janeiro de 2016 e que não atendam aos critérios fixados no item anterior, poderão circular até o término da sua vida útil.

3.3.5.3. Não será permitido o trânsito de conjuntos com suspensão mecânica, com mais de 6 eixos.

I - para os veículos dotados de eixo ou conjunto de eixos com suspensão hidráulica

3.3.6. Conjunto de 02 ou mais eixos, dotados de suspensão hidráulica:

a) Para distância entre eixos igual ou superior a 1,35 m e inferior a 1,50 m;

- com 8 pneumáticos por eixo - 11,3 tf/ eixo

- com 12 a 16 pneumáticos por eixo - 1,4 tf/ pneumático

b) Para distância entre eixos igual ou superior a 1,50 m e igual ou inferior a 2,40 m;

- com 8 pneumáticos por eixo - 12,0 tf

- com 12 a 16 pneumáticos por eixo - 1,5 tf/ pneumático

Para reboques e semirreboques compostos apenas de linha de eixos, Power Booster, ou ambos em uma mesma composição, cuja configuração seja inferior a 24 linhas de eixos o peso máximo por linha de eixo permitido é de 12,0 tf.

c) Para distância entre eixos superior a 2,40 m

- com 8 pneumáticos por eixo - 16 tf

3.3.7. Qualquer que seja o tipo de suspensão para prancha carrega tudo, para qualquer quantidade de eixos o peso da carga não poderá ultrapassar os limites de peso fixados nesta Norma.



SECRETARIA DE LOGÍSTICA E TRANSPORTES
DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM

SUPERINTENDÊNCIA

3.3.8. O DER deverá autorizar o uso de reboques modulares hidráulicos com 12 (doze) pneumáticos por eixo (terceira fila) ou 16 (dezesesseis) pneumáticos por eixo (quarta fila), desde que o interessado apresente estudos de Viabilidade Técnica, EVG e EVE, quando cabível.

3.3.8.1. O DER não autorizará o trânsito de conjuntos transportadores com mais de 24 linhas de eixos, sendo limitado o peso de 12tf por eixo. Havendo a necessidade de mais de 24 eixos deverá o transporte ser feito em viga/gôndola, exceto se o comprimento da carga não permitir a utilização do equipamento, hipótese na qual será necessária a realização de Laudo Estrutural.

3.3.9. Os limites de peso por eixo ou conjunto de eixos, ou das linhas de eixos, poderão ser superados quando se tratar de:

3.3.9.1. Carga indivisível, muito pesada, para a qual inexista comprovadamente equipamento no mercado que possibilite o atendimento aqueles limites;

3.3.9.2 Caminhão trator com peso bruto por eixo ou por conjunto de eixos, necessariamente grande para possibilitar o arraste do conjunto transportador, sempre de acordo com as especificações técnicas do fabricante e/ou de órgão certificador competente.

3.3.10. Eixos separados entre si por distância superior a 2,40 m (dois metros e quarenta centímetros) serão considerados eixos simples isolados, estarão limitados a no máximo 08 (oito) eixos para o limite de 16 tf / eixo;

3.3.10.1. Conjuntos de eixos separados entre si por distância superior a 2,40 m (dois metros e quarenta centímetros) contendo mais de 08 (oito) eixos/08 (oito) pneus terão peso por eixo limitado a 12 tf/ eixo.

3.3.11. Para Guindaste auto propelido ou montado sobre chassi de caminhão e veículos especiais, os limites máximos de peso bruto por eixo ou por conjunto de eixos, respeitado os limites técnicos fornecidos pelos fabricantes, são os seguintes:

- a) Eixo simples com 2 pneumáticos por eixo (pneus convencionais) - 10,0 tf;
- b) Eixo simples com 4 pneumáticos por eixo (pneus convencionais) - 13,75 tf;
- c) Eixo duplo direcional, com 2 pneumáticos por eixo - 15 tf;
- d) Eixo duplo em tandem com 4 pneumáticos por eixo (pneus convencionais) - 27,5 tf;
- e) Eixo triplo em tandem com 4 pneumáticos por eixo (pneus convencionais) - 36,0 tf;
- f) Eixos múltiplos com 2 pneumáticos por eixo, pneus extralargos, com suspensão hidropneumática, com distância entre eixos superior a 1,35 m e inferior a 1,65 m - 11,0 tf;
- g) Eixos múltiplos com 2 pneumáticos por eixo, pneus extralargos, com suspensão hidropneumática, com distância entre eixos igual ou superior a 1,65 m - 12,0 tf.

3.4. Além dos limites de peso por eixo e por conjunto de eixos estabelecidos no subitem 3.3., para o transporte de carga indivisível, deverão ser observadas as seguintes condições:



SECRETARIA DE LOGÍSTICA E TRANSPORTES
DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM

SUPERINTENDÊNCIA

3.4.1. Será autorizada a combinação de 2 (dois) ou mais caminhões-tratores na operação de “pull” ou “pull-and-push”, no transporte de carga indivisível excedente em peso, desde que devidamente justificado pelo interessado;

3.4.2. Será fornecida AET para o transporte de carga composta de mais de uma unidade de carga indivisível no mesmo veículo, ou combinação de veículos, desde que respeitadas as seguintes condições:

I- distribuição de peso bruto por eixo ou conjunto de eixos, de acordo com o item 3.3 desta Norma;

II- comprimento total: até 30,00 m

III – cargas acondicionadas uma ao lado de outra não poderão apresentar excesso lateral;

IV- cargas acondicionadas uma atrás da outra não poderão apresentar excesso longitudinal dianteiro ou traseiro, nem exceder o comprimento da carroçaria;

V- cargas acondicionadas uma sobre a outra não poderão exceder 4,70 m de altura.

3.4.2.1. Esta regra não se aplica ao transporte de “pás eólicas” e de cargas unitizadas.

3.4.3 Para efeito de fiscalização não será considerada infração quando a distância entre eixos aferida diferir da constante na AET, se o peso por eixo declarado na Autorização Especial de Trânsito corresponder ao do intervalo métrico, considerado nesta Norma, para fins de definição do peso permitido por eixo ou conjunto de eixos.

3.5. Não será admitida a utilização de pneu com peso superior à sua capacidade técnica ou com pressão superior ao estipulado pelo fabricante.

CAPÍTULO IV - CRITÉRIOS PARA TRANSPOSIÇÃO DE OBRA DE ARTE ESPECIAL E EXIGÊNCIA DE ESTUDO DE VIABILIDADE ESTRUTURAL

4. Deverá ser apresentado um Estudo de Viabilidade Estrutural – EVE das obras – OAE's existentes ao longo do itinerário a ser percorrido, executado por empresa de engenharia cadastrada no DER, cabendo todas as despesas decorrentes desse estudo ao interessado no transporte, nas condições abaixo:

a- Quando a soma dos pesos do(s) reboque (s) ou semirreboque(s) mais a carga for superior ao PBT de 288 tf;

b- Quando o conjunto transportador com 8 pneumáticos por eixo com distância entre eixos igual ou superior a 1,50m e inferior a 2,40m, o peso por eixo for superior a 12 tf/eixo; e

c- A exigência constante do caput deste item não se aplica aos conjuntos transportadores, com distância entre eixos superior a 2,40m (ANEXO III)

4.1. Na malha viária não concedida, em especial nas rodovias para as quais inexista documentação das suas condições estruturais, e desde que haja dúvida justificável, fundamentada em análise técnica do órgão e informada ao transportador postulante da AET, o DER deverá exigir, para conjuntos



SECRETARIA DE LOGÍSTICA E TRANSPORTES
DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM

SUPERINTENDÊNCIA

transportadores com PBT maior ou igual a 288 tf e/ou peso por eixo superior a 12 tf/ eixo, vistoria das OAE previamente à concessão da AET.

4.1.1. Não serão admitidos EVE com coeficiente de segurança menor que 1 (hum) para reboques e semirreboques compostos apenas por linhas de eixos, ou ainda com linhas de eixos e Power Booster sendo, nesse caso, obrigatório o uso de equipamentos tipo gôndolas e vigas.

4.2. O Estudo de Viabilidade Estrutural - EVE, conforme ANEXO III desta Norma, é composto por:

4.2.1. Projeto do conjunto transportador – desenho do conjunto transportador mais a carga, detalhando a distribuição de peso por eixos, as distâncias entre eixos, a largura, altura e comprimento, fornecido pelo transportador;

4.2.2. Descrição do Percurso – apresentação do itinerário completo para o transporte, indicando do município inicial ao final, as rodovias e seu marcos quilométricos, dentro do Estado;

4.2.3. Vistoria das Obras de Arte – levantamento das características geométricas (comprimento e largura), estruturais (tipo de estrutura, Trem Tipo da construção ou projeto) e do estado de conservação de todas as OAE's existentes ao longo do percurso, documentando através de fotos recentes e datadas;

4.2.4. Verificação Estrutural – relatório da análise, elaborado através de cálculos matemáticos, da capacidade portante das OAE's a serem transpostas pelo conjunto transportador, comparando os esforços produzidos pelo Trem Tipo Especiais (distribuição de peso do conjunto transportador) com os esforços produzidos pelo Trem Tipo de cálculo das OAE's, obtidos mediante levantamento dos projetos originais ou de outros meios aceitáveis;

4.2.5. Conclusão / Recomendações – relatório final com a definição sobre a viabilidade do transporte devidamente acompanhado das recomendações e providências a serem executadas durante a transposição, tais como velocidade, posicionamento do veículo com relação ao eixo da estrutura e outras que venham a complementar.

4.3. As vistorias das OAE's, executada para um determinado itinerário, terá validade de 12 (doze) meses, desde que não ocorra registro de eventos estruturalmente relevantes nesse período.

4.4. A verificação estrutural executada para um determinado percurso e uma determinada configuração e carregamento terá validade ilimitada, podendo ser usada como referência pela empresa responsável pelos cálculos, pelo DER, pelas concessionárias de rodovias e pelos transportadores, como pertencendo a um Banco de Dados do próprio DER, disponível aos interessados, para viabilização de novos transportes, desde que a configuração seja similar (distância entre eixos) e a distribuição de pesos por eixo seja de porte inferior ao da Verificação Estrutural inicial tomada como referência, previamente aprovada pelo DER e/ou concessionárias, quando for o caso, e que não se tenha verificado alterações geométricas e/ou estruturais nas obras constantes do percurso viabilizado.

4.5. Quando o transporte abranger trechos de rodovias do DER e/ou sob o regime de concessão, o referido Estudo de Viabilidade Estrutural - EVE deverá ser encaminhada ao setor competente do responsável pelo trecho, DER – setor de AET e das concessionárias, respectivamente, ambos mediante



SECRETARIA DE LOGÍSTICA E TRANSPORTES
DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM

SUPERINTENDÊNCIA

protocolo, que terão prazo de até 03 (Três) dias úteis, contados a partir da data de seu recebimento, para análise e manifestação sobre os referidos estudos, sem ônus para os interessados no transporte.

a) O não cumprimento do prazo estipulado, será comunicado a ARTESP que deverá tomar as medidas administrativas cabíveis à penalização por não atendimento as Normas da Autoridade de Trânsito.

4.5.1. O referido Estudo de Viabilidade Estrutural – EVE deverá ser encaminhado por meio eletrônico.

4.6. As concessionárias devem encaminhar mensalmente, ao DER, através do e-mail – **indivisivel-escolta@der.sp.gov.br**, até o 5º (quinto) dia útil de cada mês, da data de recebimento dos estudos para fins de controle do prazo acima fixado.

4.6.1. O não cumprimento desta obrigação ensejará ao DER a formalização do fato à ARTESP, a quem caberá adotar as medidas cabíveis.

4.7. Havendo a ocorrência de não conformidade ou necessidade de readequação do EVE o DER e/ou a concessionária terão novamente o prazo máximo de 03 (três) dias úteis para análise e manifestação, contados a partir da data de entrega do novo estudo.

4.7.1. O DER ou a concessionária deverão indicar de forma clara e objetiva os itens de não conformidades apresentados no EVE.

4.8. Quando viabilizada e autorizada a circulação, o transporte deve ser acompanhado por engenheiro ou técnicos da empresa de engenharia responsável pelo EVE, que emitirá Laudo Técnico de Acompanhamento – LTA, a ser entregue no DER, no prazo máximo de 03 (três) dias úteis após a passagem sobre as obras de artes.

4.8.1. O não atendimento ao prazo fixado ensejará imposição de medida administrativa ao transportador, qual seja, suspensão do direito de obter AET em nome do Transportador bem como da utilização de equipamentos cadastrados em seu CNPJ e com comunicação a ARTESP;

4.8.2. O Laudo Técnico de Acompanhamento – LTA deverá estar instruído com fotos coloridas, datadas e obrigatoriamente constar o local no formato de km e/ou km + m;

4.8.3. O Laudo Técnico de Acompanhamento deverá ser entregue no DER por meio eletrônico, através do endereço **indivisivel-escolta@der.sp.gov.br**.

4.9. No caso de o transporte abranger trechos de rodovias sob o regime de concessão, cópia do referido LTA deverá ser encaminhada aos setores competentes das respectivas concessionárias, instruída com fotos coloridas e datadas, preferencialmente por meio eletrônico, que terão prazo de até 03 (três) dias úteis para sua análise e manifestação.

4.10. Realizado o transporte, os responsáveis pelos trechos de rodovias (DER e/ ou concessionária) deverão comunicar ao COP/COPE a data em que este ocorreu, no primeiro dia útil após o evento, por meio eletrônico, através dos endereços **indivisivel-escolta@der.sp.gov.br**, cabendo esta informação, no âmbito do DER a Divisão Regional, e, nas concessionárias, pelo setor responsável pela programação da travessia.



SECRETARIA DE LOGÍSTICA E TRANSPORTES
DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM

SUPERINTENDÊNCIA

4.10.1 No caso do não cumprimento desta obrigação por parte das Concessionárias o fato será comunicado à ARTESP para as medidas aplicáveis por parte daquela Agência Reguladora.

4.11. Não será concedida nova AET para o mesmo itinerário antes da entrega do LTA aludido no subitem 4.8.

4.12. Ainda como parte do processo de Viabilização Estrutural do transporte, quando a vistoria identificar anomalias em alguma OAE, ou na situação em que a análise estrutural resultar em valores de coeficiente de segurança críticos (< 1) à transposição do conjunto transportador, poderá ser exigido monitoramento ou outras providências que possibilitem a viabilização do transporte pretendido;

4.12.1. Neste caso deverá ser apresentado juntamente com o LTA o Relatório Técnico de Monitoração - LTM exigido, sua conclusão, respeitados os prazos previstos acima, as expensas do interessado.

4.13. A circulação de Guindastes Auto propelidos dotados de 8 (oito) ou mais eixos, com peso por eixo igual ou superior a 12 t, exigirá a realização de EVE das obras de arte existentes ao longo do itinerário a ser percorrido, atendidas as demais condições do subitem anterior.

4.14. O conjunto transportador com peso bruto total superior a 288 tf (duzentos e oitenta e oito toneladas força) somente poderá transpor as obras de arte quando estas estiverem desimpedidas de qualquer outro veículo de carga, devendo deslocar-se em marcha muito lenta e constante. Nas obras de arte em tangente, o conjunto seguirá rigorosamente pelo centro da pista de rolamento. Nas obras de arte em curva, deslocar-se-á pelo lado interno da curva, em marcha muito lenta e constante.

4.15. Deverá ser cumprido rigorosamente o registrado no Relatório de Viabilidade Estrutural, quanto ao posicionamento do conjunto transportador sobre as OAE's, velocidade e sua circulação em relação aos demais veículos da via;

4.15.1. Caberá à PMRv, quando prevista sua presença cumprir e fazer cumprir as regras estipuladas na AET, quando em trânsito na via;

4.15.2. Caberá aos Agentes da Autoridade de Trânsito, cumprir e fazer cumprir as regras estipuladas na AET quando fiscalizados em postos de pesagem;

4.15.3. Caberá à concessionária, de acordo com o previsto nos serviços delegados, de competência específica da concessionária cumprir e fazer cumprir as regras estipuladas na AET.

4.15.4. Caberá aos prestadores de serviços de escolta o preconizado na prestação desse serviço, atendendo a todos os requisitos durante a sua execução.

4.16. É terminantemente proibido dar início a circulação do conjunto transportador na ocorrência de chuva, neblina e serração.

4.16.1. O trânsito de veículo ou combinação de veículos portadores de AET, no caso de ocorrência de chuva, neblina e serração, deverá ser interrompido e o conjunto transportador retido em local que ofereça condições de segurança para sua parada.



SECRETARIA DE LOGÍSTICA E TRANSPORTES
DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM

SUPERINTENDÊNCIA

4.16.2. Na ocorrência de paralização do conjunto transportador sobre uma OAE, por motivo de ocorrência de chuva, neblina e serração, a OAE deverá ser vistoriada e monitorada para perfeita avaliação, frente à ocorrência dos fatos.

4.16.2.1. O relatório decorrente desta vistoria, atestando as condições da OAE, deverá ser entregue uma cópia ao DER e uma cópia ao operador do trecho da via, via meio eletrônico, no prazo máximo de 03 (três) dias úteis contados da ocorrência.

CAPÍTULO V - DO REQUERIMENTO DA AET – DOCUMENTOS NECESSÁRIOS E PROCEDIMENTOS

5. A concessão de AET – Autorização Especial de Trânsito ao veículo ou combinação de veículos quando no transporte de carga indivisível sujeitar-se-á às condições estabelecidas nesta Norma e demais dispositivos legais e regulamentares em vigor.

5.1. A solicitação da AET poderá ser feita através de requerimento próprio conforme ANEXO I desta Norma (modelo DER-709), devendo o mesmo ser assinado pelo transportador ou por seu representante legal;

5.1.1. A AET poderá, também, ser solicitada através de meio eletrônico, observados os procedimentos específicos;

5.1.2. Na solicitação instruída no Modelo DER-709, somente deverão ser preenchidos os campos referentes aos dados do veículo trator, da (s) unidade (s) rebocada (s), da carga e do transportador, reservado ao Departamento competente do DER o preenchimento dos demais campos, em especial o AUTORIZO e CONFERE, podendo o preenchimento ser feito à mão, em letra de forma, datilografada ou via informatizada.

5.1.2.1. Quando utilizado o formulário disponibilizado no site do DER www.der.sp.gov.br, link “Serviços – Solicitação de Autorização Especial de Trânsito” deverá registrar no campo correspondente à via (1ª, 2ª e 3ª), sendo aceitas as três vias em papel na cor branca;

5.1.2.2. Quanto utilizado o formulário já impresso, serão aceitas na cor correspondente (branca, verde e amarelo).

5.2. O pedido de AET deverá ser acompanhado dos seguintes documentos:

a) De cópia legível do CRLV (Certificado de Registro e Licenciamento do Veículo) de todos os veículos incluídos na solicitação, inclusive dos de propriedade de terceiros, em especial nos casos de locação, empréstimo ou de subcontratação;

a.1) No caso da utilização de veículo(s) de terceiros, o pedido da AET será de responsabilidade da empresa contratada para execução do transporte;



SECRETARIA DE LOGÍSTICA E TRANSPORTES
DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM

SUPERINTENDÊNCIA

b) Cópia da Nota Fiscal - NF constando de forma clara a natureza, as dimensões e o peso da carga, sendo seu preenchimento conforme os ditames no RICMS da Secretaria da Fazenda;

b.1) Declaração do emissor da Nota Fiscal da carga, assinada digitalmente (ou enviada por e-mail pelo fabricante do carga para o DER, através do e-mail **indivisivel-escolta@der.sp.gov.br**, com cópia para a transportadora), com a devida identificação do contratante (razão social, CNPJ, endereço, telefone e e-mail), identificação do emitente (nome, cargo, telefone, e-mail e CPF), informando natureza, peso e dimensões da carga, remetente, destinatário ou consignatário, identificação do responsável técnico (nome, cargo, endereço, telefone, e-mail, CPF e número de registro do profissional junto ao Conselho de Classe) mesmo quando referidas informações constarem da NF;

c) Diante da indisponibilidade da NF, quando da solicitação da AET, será aceita, excepcionalmente, somente a declaração do contratante do transporte em conformidade com o item b.1, acima, o que não dispensa o interessado da apresentação da NF antes da liberação da AET;

d) Projeto, assinado por Engenheiro Mecânico, como Responsável Técnico pelo Transporte, pelo equipamento, pelos pesos e dimensões do conjunto transportador, contendo: desenho técnico em três vistas contendo além de todas as cotas, as dimensões máximas do conjunto transportador incluindo a carga, as distâncias entre os eixos, a quantidade de pneus por eixo, o peso próprio de cada equipamento que compõe o conjunto transportador, o peso que será transmitido ao solo por cada eixo, marca, modelo, ano de fabricação, placas e RENAVAL de todos os equipamentos que compõe o conjunto transportador, CMT das unidades tratoras, capacidade nominal da(s) unidade(s) tracionada(s), e todos os catálogos técnicos dos respectivos fabricantes comprobatórios das informações prestadas referentes aos equipamentos transportadores que compõe o conjunto transportador, posição e pontos de apoio da carga sobre a unidade tracionada incluindo a posição do centro de gravidade nas três direções, e cópia e comprovação do recolhimento da respectiva ART – Anotação de Responsabilidade Técnica junto ao Conselho de Classe do Profissional devidamente habilitado, sendo de porte obrigatório e parte integrante da AET que também deverá ser apresentado por ocasião de fiscalização (ões).

e) Para transportes com PBT superior a 288 tf deverá ainda ser parte integrante do Projeto a comprovação da distribuição de carga por eixo da unidade tracionada, as suspensões que comporão cada um dos circuitos hidráulicos de distribuição de carga ao solo e a comprovação que o Momento Máximo de Flexão da estrutura não é superior a 100%, através de programa fornecido pelo fabricante.

f) No caso do fabricante não fornecer o referido programa específico o proprietário da unidade tracionada deverá obter declaração formal do fabricante, em papel timbrado, contendo nome do declarante, número do documento de identificação, endereço, telefone, e-mail, assinado e identificado. Neste caso, e somente neste caso, no Projeto deverão estar incluídas as informações sobre o peso por eixo que será transmitido ao solo, as suspensões que comporão cada um dos circuitos hidráulicos sistema de distribuição de carga ao solo e a comprovação que o Momento Máximo de Flexão da estrutura não é superior a 100%, através da apresentação de memória de cálculo detalhada.

g) Catálogo do fabricante ou Nota Fiscal - NF, quando se tratar de máquina, ou equipamento novo;



SECRETARIA DE LOGÍSTICA E TRANSPORTES
DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM

SUPERINTENDÊNCIA

- h) Cópia da ART - Anotação de Responsabilidade Técnica, quando o pedido de AET exigir a indicação de Engenheiro Mecânico como Responsável Técnico;
- i) Para conjuntos transportadores com PBTC acima de 100 t, plano de amarração da carga contendo tipo, quantidade, especificação e posicionamento dos dispositivos de amarração, assinado por Responsável Técnico;
- l) Folha resumo dos documentos exigidos, de acordo com o modelo estabelecido no ANEXO IV.
- m) Somente será aceito pedido de AET em nome do transportador contratado pelo embarcador/expedidor, indicado na respectiva NF.

5.2.1. No pedido de AET através do sistema AET digital, desde que solicitado pelo proprietário da carga o DER deverá permitir a inclusão de seu acesso, que desta forma terá acesso sobre as etapas do processo de obtenção/concessão da AET.

5.2.2. O pedido para inclusão do proprietário da carga deverá ser feito caso a caso e será específico para cada pedido de Autorização Especial de Trânsito, cessando as notificações com a conclusão do processo e liberação da AET.

5.2.3. Os pedidos de AET, cujo PBTC do conjunto transportador seja inferior ao peso definido no item 4 desta Norma, tendo como base a apresentação de Licenciamento Logístico, terão seu processo agilizado, mediante os seguintes procedimentos:

- a) O pedido inicial, acompanhado do Licenciamento Logístico – L.L. será objeto de consulta, quando exigida, e de análise para sua expedição, ocorrendo à validação deste Licenciamento;
- b) Nos pedidos subsequentes, as liberações ocorrerão com base no Licenciamento Logístico – L.L. validado, dispensando consultas e/ou análise;
- c) O interessado é o responsável por comunicar possíveis alterações/atualizações do L.L. validado.

5.3. Na solicitação de AET deve constar a origem e o destino da viagem, a(s) rodovia(s) a ser (em) percorrida (s), indicando o km inicial e o km final, de cada trecho, condicionada sua aprovação após análise do DER;

5.3.1. Quando da solicitação da AET, para cargas com PBT superior a 288 tf e largura superior a 7,00 m a transportadora deverá apresentar um planejamento indicando os locais de possíveis paradas inclusive para pernoite do conjunto transportador.

5.4. A AET será analisada levando em consideração o itinerário completo;

5.4.1. Desde que aprovada à solicitação para o itinerário completo, será concedida AET, para trechos parciais.



SECRETARIA DE LOGÍSTICA E TRANSPORTES
DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM

SUPERINTENDÊNCIA

5.5. A solicitação de AET para Guindaste auto propelido ou montado sobre chassi de caminhão, deve estar acompanhada de documento que comprove os respectivos pesos, podendo ser catálogo, declaração em papel timbrado do fabricante, importador ou implementador do mecanismo operacional, ou ainda de laudos técnicos realizados por entidades/órgãos competentes.

5.6. O Veículo Transportador Modular auto propelido (SPMT) e o módulo com Power Booster (PB) terá a sua capacidade máxima de tração – CMT, determinada de acordo com a configuração e quantidade de eixos estabelecidos para o transporte, conforme as especificações técnicas estabelecidas pelo fabricante.

5.7. Para o veículo que teve suas características ou estruturas originais modificadas, somente será concedida AET se, dentro das normas do CONTRAN e após a obtenção de novo Certificado de Registro e Licenciamento do Veículo, devidamente atualizado, conforme disposto no artigo 123 do Código de Trânsito Brasileiro e respectiva legislação complementar.

5.8. A AET, no original, e seus ANEXOS quando houver, é de porte obrigatório devendo ser exibidos à fiscalização quando solicitado, não podendo conter emendas ou rasuras.

5.9. É vedada às Regionais do DER e/ou às empresas concessionárias, a requisição de qualquer documentação ou exigência adicional, não prevista ou em inobservância a esta Norma.

CAPÍTULO VI - DAS CONDIÇÕES PARA CONCESSÃO DE AET

6. A AET aos veículos ou combinações de veículos de que trata esta Norma será fornecida com prazo de validade de 90 (noventa) dias consecutivos, válida para uma única viagem, incluindo o retorno do veículo vazio, desde que não excedam aos limites de peso regulamentares, as cargas estejam contidas na carroçaria, limitada a altura de 4,70 m e não ultrapasse o limite do peso bruto total combinado de 45 tf (quarenta e cinco toneladas).

6.1. Poderá ser concedida, excepcionalmente, autorização válida para mais de uma viagem para transportes de interesse logístico de operação, que apresentem uma dinâmica de realização repetitiva e continuada. O enquadramento de transportes nesta condição estará sujeito à análise e discussão entre o DER, concessionárias, PMRv e Prefeituras Municipais, se for o caso, sobre as necessidades operacionais do transporte e, ainda, que o PBT/PBTC não ultrapasse o limite a partir do qual é devida a cobrança da Tarifa Adicional de Pedágio – TAP (45 tf).

6.2. As tarifas inerentes a AET, de expedição e escolta da PMRv, quando houver, serão cobradas individualmente e por AET.

6.3. A velocidade máxima permitida e a necessidade de escolta credenciada e/ou policial serão fixadas pela autoridade competente para emissão da AET, obedecidos aos critérios constantes do Anexo II.

6.3.1. Quando for necessária escolta policial, esta será indicada com a observância do local em que deverá ocorrer, devendo estar devidamente registrado na AET.



SECRETARIA DE LOGÍSTICA E TRANSPORTES
DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM

SUPERINTENDÊNCIA

6.4. Será fornecida AET com prazo de validade de até 01 (um) ano, a partir da data de sua liberação, em todas as rodovias estaduais, incluindo as operadas sob regime de concessão, exceto naquelas em que houver sido imposta restrição de peso e/ou dimensões pelo DER, mediante Portaria, aos conjuntos transportadores quando transportando carga indivisível, excedente em peso e/ou dimensões, ou veículos especiais, desde que respeitados os seguintes limites máximos de:

a) Comprimento: até 30,00 m

b) Largura: até 3,20 m

c) Altura: até 4,70 m

d) Peso Bruto Total Combinado: PBTC 45,00 t.

e) distribuição de peso por eixo ou conjunto de eixos, de acordo com o inciso 3.3 desta Norma.

6.4.1. O trânsito destas composições de veículos nas rodovias de pista simples será do amanhecer ao pôr do sol e diuturnamente nas rodovias de pistas múltiplas, com separação de faixas entre as mesmas;

6.4.2. A Autorização Especial de Trânsito para combinação de veículos será concedida para cada caminhão trator, podendo a(s) unidade(s) rebocada(s), devidamente identificada(s), ser (em) substituída(s) por outra(s), a qualquer tempo, observada a única condição de que apresentem as mesmas características de tara e dimensões, assim como, mantendo a composição adequada à Capacidade Máxima de Tração (CMT) da unidade tratora.

6.4.2.1. A Autorização Especial de Trânsito, para combinação de veículos, será concedida para caminhão trator, devidamente identificado, que apresente PBT e CMT compatíveis com o PBTC da composição, podendo tal veículo, a qualquer momento, ser substituído por outro caminhão trator, observada as seguintes condições:

a) que a CMT do caminhão trator substituto seja maior ou igual à CMT do caminhão trator substituído;

b) que a Tara do caminhão trator substituto seja menor ou igual à Tara do caminhão trator substituído;

c) que a quantidade de eixos do caminhão trator substituto seja igual à do caminhão trator substituído;

d) que o PBT do caminhão trator substituto seja igual ou maior à do caminhão trator substituído;

e) que o sistema de acoplamento do caminhão trator substituto seja igual à do caminhão trator substituído.

6.5. Aos veículos utilizados em transportes considerados de utilidade pública e essenciais, a exemplo de água, energia elétrica, comunicação, transportes ferroviários, metroviários, além de outros, usados no atendimento a situações emergenciais, poderá ser concedida AET com prazo de validade e horários de trânsito diferenciados;

6.5.1. Nos casos em que o peso bruto total do veículo ou combinação de veículos for superior ao limite de 45 tf (quarenta e cinco toneladas), a AET será concedida para uma única viagem, com validade de 03



SECRETARIA DE LOGÍSTICA E TRANSPORTES
DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM

SUPERINTENDÊNCIA

(três) meses, devendo o recolhimento da TAP (Tarifa Adicional de Pedágio) ser realizado junto à(s) respectiva(s) Concessionária (s), administradora(s) do(s) pedágio(s) existente(s) no percurso pretendido e quando da passagem pelo(s) pedágio(s) deverá ser, obrigatoriamente, registrado o fato no verso da AET.

6.6. A validade da AET para Guindaste auto propelido ou montado sobre chassi de caminhão, perfuratrizes, sondas ou assemelhados, com peso bruto total de até 45 tf (quarenta e cinco toneladas) e excesso longitudinal dianteiro e/ou traseiro de até 03 (três) metros, será de no máximo até 06 (seis) meses ou até o licenciamento do veículo ou o que vier a ocorrer primeiro.

6.7. O Dimensionamento dos veículos de Escolta Credenciada - CRE, de Escolta do Policiamento Militar Rodoviário - PMRv, será de acordo com o especificado no ANEXO II desta Norma;

6.7.1. O dimensionamento de veículos para acompanhamento de operação especial pela concessionária e/ou DER deverá ser informado, juntamente com a resposta à consulta para fins de concessão da AET, de que trata o subitem 7.3.

6.7.1.1. O dimensionamento de veículos para acompanhamento de operação especial por concessionárias de rodovias deve ser feito com base na **Portaria 82/2021 da ARTESP, ou a que vier a substituí-la.**

6.8. A carga transportada na parte externa do veículo não poderá conter partes perfurantes ou cortantes, ou outras feições que possam oferecer risco potencial aos usuários da rodovia.

6.9. A solicitação de AET deverá conter a indicação de um Engenheiro como responsável técnico pelo transporte previsto, sempre que se tratar de conjunto transportador com PBTC acima de 100,0 tf, altura superior a 5,50 m, largura maior que 6,50 m, comprimento maior que 45,00 m, na ocorrência de qualquer uma destas condições.

6.10. Veículo ou combinação de veículos com PBT/ PBTC de até 45 tf, largura até 3,20 m e altura até 5,00 m, poderão utilizar a pista automática existente na praça de pedágio, desde que portadores de dispositivos TAG.

6.11. Para limites superiores aos fixados no item anterior a transposição deverá, obrigatoriamente, ocorrer pela pista auxiliar.

6.11.1. Caberá à Concessionária comunicar ao DER, através do e-mail **indivisivel-escolta@der.sp.gov.br**, as ocorrências de utilização da Pista Automática por veículos ou combinação de veículos com PBT/PBTC e/ou dimensões superiores ao estabelecido neste item, para a adoção das medidas administrativas cabíveis.

6.12. Caberá ao transportador beneficiário da AET fazer a sinalização e a remoção da carga em caso de acidente ou pane mecânica em qualquer dos veículos que compõem o conjunto transportador, retornando ao fluxo normal de tráfego no menor prazo possível, devendo ainda dispor de plano de contingência, para apresentação ao DER quando solicitado.



SECRETARIA DE LOGÍSTICA E TRANSPORTES
DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM

SUPERINTENDÊNCIA

6.13. Para solicitações de Autorização Especial de Trânsito, qualquer que seja o PBTC, o DER poderá fazer a verificação do peso declarado, utilizando instrumento de pesagem, em especial para verificar a correta distribuição de peso nos eixos.

6.13.1. A verificação do PBTC e dos pesos por eixo ou conjunto de eixos, declarados na AET poderá ser feita de forma aleatória ou programada, devendo neste caso o transportador ser previamente informado via e-mail, para que este faça o agendamento da data, horário e local da pesagem, observados os critérios técnicos e legais exigidos, que deverá ser referendado pelo DER e/ou administrador daquele trecho de rodovia, deixando registrado no Banco de Dados todas as pesagens executadas pelo DER por um período de 5 anos;

6.13.2. Caso o local indicado pelo transportador não atenda aos critérios exigidos para a utilização do instrumento de pesagem (horizontalidade e planicidade) caberá ao DER e/ou administrador da via estabelecer outro local para realização da pesagem.

6.13.3. Será dada sempre a preferência da pesagem na origem do transporte e, caso não seja possível, será concedida AET somente para circulação no(s) trecho(s) de rodovia (s) que permita ao conjunto transportador chegar até o local da pesagem;

6.13.3.1. Na ocorrência de ser verificado que o PBTC aferido:

a) for superior ao PBTC declarado na solicitação, se houve transposição de Praça (s) de Pedágio (s) neste trajeto, será cobrada a Tarifa Adicional de Pedágio – TAP, correspondente a essa diferença, devendo ser recolhido junto à respectiva Concessionária e o comprovante apresentado ao DER para a liberação da AET definitiva.

b) for inferior ao PBTC declarado na solicitação, se houve transposição de Praça (s) de Pedágio (s) neste trajeto, será devolvido a Tarifa Adicional de Pedágio – TAP, correspondente a essa diferença, devendo ser solicitado junto à respectiva Concessionária e comprovando sua devolução ao DER e ARTESP.

6.13.4. Não sendo possível a realização da pesagem na data agendada, o interessado deverá comunicar ao DER, via meio eletrônico, 24 horas antes, o motivo impeditivo, bem como fazer novo agendamento;

6.13.4.1. Não comunicar no prazo estabelecido, a data da realização da pesagem, a mesma será definida pelo DER, dentro de sua disponibilidade.

6.13.5. Não proceder à pesagem por responsabilidade da Transportadora, ensejará a aplicação de medidas administrativas

6.13.5.1. Agendada a pesagem, o transportador interessado deverá estar no local com o conjunto transportador em condições de ser submetida à pesagem, sendo admitido um atraso, no máximo, de ½ (meia) hora, incluindo as condições do conjunto;

6.13.6. Serão realizadas quantas pesagens forem necessárias até que sejam equalizados os pesos por eixo, ou até que o diagrama de pesagem demonstre uniformidade nos pesos por eixo.



SECRETARIA DE LOGÍSTICA E TRANSPORTES
DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM

SUPERINTENDÊNCIA

a) Uma vez reprovada a primeira pesagem, serão realizadas mais 2 pesagens, no mesmo dia, para obtenção de média ponderada do peso do PBTC.

6.13.6.1. Não havendo conformidade nos pesos por eixo, caberá à interessada promover as adequações necessárias do conjunto transportador, de modo a atender os limites de pesos por eixo e sua correta distribuição, sendo de sua responsabilidade indicar essas adequações.

6.13.7. Estas pesagens podem ser acompanhadas por qualquer interessado, no entanto, não será admitida qualquer interferência na realização delas.

6.13.7.1. Qualquer pessoa natural ou jurídica interessada no processo, poderá solicitar e receber cópia dos relatórios resultantes, no ato de cada fiscalização.

CAPÍTULO VII - DAS COMPETÊNCIAS PARA FORNECER E CANCELAR AET E PROCEDIMENTOS

7. Compete à CO - Coordenadoria de Operação e Segurança Rodoviária - através do Departamento Técnico competente COP/COPE, conceder e/ou cancelar a autorização de que trata esta Norma.

7.1.1. A manifestação das Divisões Regionais do DER e/ou Concessionárias de Rodovias sobre a viabilidade ou não do transporte deverá vir acompanhada de todas as recomendações operacionais necessárias à operação de travessia, tais como, restrições, regras para transposição de pontes, viadutos e praças de pedágio, trânsito no contra fluxo, remoção de interferências, horário de circulação, velocidade, utilizando-se os modelos estabelecidos nos ANEXOS VI – B, VII - A, VII - B e VII – B1, desta Norma;

a) A indicação por concessionárias de rodovias de horário de trânsito diferente do previsto nesta norma, que é do “amanhecer ao pôr do sol”, só será admitido pelo DER por razões relacionadas à fluidez do trânsito e segurança dos demais usuários da rodovia, desde que devidamente justificadas.

7.1.2. Caso o prazo final para resposta coincida com as sextas-feiras ou vésperas de feriados prolongados, a manifestação a que se refere o subitem 7.1.1., deve, obrigatoriamente, ocorrer até as 12h00min através do e-mail: **indivisivel-escolta@der.sp.gov.br**, findado o prazo e não respondido será comunicado a ARTESP.

7.1.3. Em caso de não cumprimento do prazo acima mencionado, pela concessionária envolvida, o DER comunicará o fato à ARTESP para que esta adote as medidas pertinentes;

7.1.4. A manifestação sobre a não viabilidade do transporte deverá ser tecnicamente fundamentada, bem como, caso seja possível, ser apresentada alternativas que propiciem a viabilização do transporte;

7.1.5. Conforme estabelecido no subitem 5.2.3., os pedidos de AET, acompanhados de Licenciamento Logístico, poderão ser dispensados de consulta e autorizados com base no mencionado documento.

7.2. O cancelamento da AET objeto desta Norma poderá ser efetuado nas seguintes condições:



SECRETARIA DE LOGÍSTICA E TRANSPORTES
DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM

SUPERINTENDÊNCIA

7.2.1. Independentemente de notificação, mediante simples recolhimento da AET pela fiscalização e sem prejuízo das demais sanções legais e medidas administrativas previstas no CTB e nesta Norma, quando:

- a) apresentar emendas ou rasuras;
- b) o veículo ou combinação de veículos estiver em desacordo com os dados constantes na AET;
- c) estiver com sua validade vencida;
- d) se o peso e/ou dimensões da carga estiverem acima do peso e dimensões informadas para fins de obtenção de AET;
- e) quando a fiscalização detectar que o peso indicado na NF apresentada estiver acima do peso da carga declarado na AET;
- f) Se o transportador indicado na NF não for o beneficiário da AET.

7.2.2. Mediante notificação e a partir da data de sua expedição, pela autoridade expedidora, quando ocorrerem alterações geométricas ou estruturais na(s) via(s) que compõe (em) o itinerário especificado, inviabilizando uma transposição segura, o interessado deverá entrar em contato com o DER para a indispensável adequação do novo itinerário;

7.2.3. O cancelamento, a pedido do interessado, será efetivado através de documento e mediante comprovação do recolhimento da tarifa de expedição;

7.2.4. O cancelamento da AET implicará automaticamente no cancelamento de qualquer outra tarifa aplicada ao transporte, exceto a tarifa de expedição, devendo ser devolvidos os boletos previamente emitidos.

7.2.5. Para os casos de tarifas já recolhidas o interessado deverá requerer ao DER o ressarcimento do(s) valor (es) pago(s) mediante solicitação e abertura de processo para cancelamento da AET;

7.2.6. No caso da(s) tarifa(s) recolhida(s) diretamente à Concessionária, o interessado deverá solicitar o cancelamento do boleto expedido pela mesma ou ressarcimento do valor pago, mediante apresentação da AET cancelada.

7.3. As consultas às Divisões Regionais do DER e/ou concessionária de rodovias, referentes à viabilidade do itinerário indicado na AET, obedecerão aos seguintes prazos e critérios:

- a) Prazo de até 02 (dois) dias úteis
 - para largura acima de 5,50 metros e inferior ou igual a 6,00 metros
 - para altura acima de 5,40 metros e inferior ou igual a 5,60 metros
 - para PBTC acima de 150 tf e inferior ou igual a 288 tf.



- b) Prazo de até 03 (três) dias úteis
- para largura acima de 6,00 metros
 - para altura acima de 5,60 metros
 - para PBTC acima de 288 tf

7.3.1. No caso do não cumprimento desta obrigação por parte das Concessionárias o fato será comunicado à ARTESP para as medidas aplicáveis por parte daquela Agência Reguladora.

CAPÍTULO VIII – DISPOSIÇÕES GERAIS

8. O horário normal de trânsito para os veículos e combinação de veículos, portadores de AET, de que trata esta Norma, inclusive nas rodovias concedidas, será do amanhecer ao pôr do sol, inclusive aos sábados, domingos e feriados, atendidas as condições favoráveis de circulação e visibilidade.

8.1. Nos trechos rodoviários de pistas múltiplas, com separação física entre elas, será permitido o trânsito noturno dos conjuntos transportadores portadores de AET com validade anual.

8.1.1. A regra definida no subitem 8.1., aplica-se aos Guindastes Auto Propelidos, com peso bruto total de até 60 t (sessenta toneladas) e até 5 (cinco) eixos.

8.2. Nas rodovias o transportador deverá, obrigatoriamente, programar a passagem das cargas, que excedam pelo menos um dos limites a seguir:

- a) Largura: maior ou igual a 4,50 metros;
- b) Altura: maior ou igual a 5,40 metros;
- c) Comprimento: maior ou igual a 35,00 metros, e;
- d) Peso Bruto Total – PBT/PBTC: maior que 100 tf.

8.2.1. O administrador da via terá prazo máximo de até 24 horas para a programação da travessia contados do registro da solicitação;

8.2.2. O pedido da programação deverá ser feito através de e-mail acompanhado de uma cópia digitalizada da AET autorizada pelo DER e, quando disponível, através do sistema AET Digital;

8.2.2.1. O administrador da via, após o fechamento da programação, deverá, através de e-mail acompanhado de uma cópia digitalizada de cada AET autorizada pelo DER, oficial a Companhia do Policiamento Militar Rodoviário, responsável pelo trecho, para conhecimento e providências quanto à transposição, observadas a Norma de que trata a **PORTARIA SUP/DER-88/2021**.

8.2.3. Nas rodovias, desde que devidamente comprovado, que o trânsito do veículo ou combinação de veículos transportando cargas indivisíveis, com peso e/ou dimensões acima dos limites estabelecidos no



SECRETARIA DE LOGÍSTICA E TRANSPORTES
DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM

SUPERINTENDÊNCIA

item 8.2, possa por em risco a segurança dos demais usuários da via ou prejudicar o fluxo normal dos veículos, poderá ser autorizado o trânsito noturno, sem qualquer custo adicional.

8.2.4. Todo mês de janeiro, mediante Portaria do DER de comum acordo com a ARTESP, será dada ampla divulgação do calendário anual de restrições de tráfego devido a feriados prolongados e datas festivas.

8.2.5. O DER manterá os valores das taxas passíveis de cobrança e o índice e as datas de reajuste em seu sítio eletrônico e pode ser consultado conforme Portaria SUP/DER-091-23/12/2020 e suas sucedâneas.

8.3. Ao examinar o pedido de AET, o DER levará em consideração as características do(s) veículo(s) previsto(s) e da sua carga, o estado de conservação e o volume de trânsito das rodovias envolvidas, bem como suas implicações na segurança do tráfego, podendo estabelecer restrições adicionais a esta Norma, informando e justificando detalhadamente os motivos ao transportador postulante à obtenção da AET.

8.4. O veículo ou combinações de veículos, cujas dimensões de largura ou comprimento, com ou sem carga, excedam aos limites para trânsito normal, serão sinalizados com placa traseira especial de advertência, conforme os critérios e especificações constantes em legislação específica.

8.5. A AET não exime os seus beneficiários, transportador e proprietário da carga, da responsabilidade pelos danos que vierem a causar às rodovias, à sua sinalização ou a terceiros, nos termos do § 2º do Artigo 101 do CTB;

8.5.1. A AET não exime, também, da responsabilidade da empresa de Engenharia especializada e do Engenheiro responsável pela Viabilização Estrutural e Geométrica do percurso, bem como do responsável técnico de que trata o subitem 6.9.;

8.6. Concluído o processo de análise, para a concessão da AET, será apropriado os valores devidos, com subsequente emissão dos respectivos boletos bancários para o recolhimento a ser efetuado pelo interessado;

8.6.1. As tarifas a que se refere este item podem compreender a tarifa de expedição e tarifa de escolta Policial, quando houver,;

8.6.2. O interessado deverá recolher o(s) boleto(s), das tarifas devidas, observando os procedimentos regulamentares vigentes;

8.6.3. A AET somente será entregue mediante a apresentação do comprovante de recolhimento das tarifas, não sendo aceitos boleto(s) com pagamento agendado;

8.6.4. As Concessionárias comunicarão ao DER a(s) ocorrência(s) de débitos através do e-mail **indivisivel-escolta@der.sp.gov.br**;

a) Na ocorrência de qualquer débito ou pendência correspondente às tarifas com o DER e/ou com as Concessionárias, a concessão de nova AET estará vetada, até que ocorra a liquidação do débito.

8.6.4.1 As Concessionárias comunicarão ao DER a(s) ocorrência(s) de débito(s) por parte dos beneficiários de AET, para que esta suspensão possa ocorrer, bem como a liquidação deles para a suspensão da medida administrativa;



CAPÍTULO IX - DA FISCALIZAÇÃO

9. A fiscalização poderá ser exercida pela PMRv, a qualquer tempo e local, devendo esta verificar se a carga e a escolta; quando houver; estão de acordo com o previsto na Autorização Especial de Trânsito – AET devendo confrontar a AET através do endereço eletrônico fornecido pelo DER. O conjunto transportador, a escolta credenciada, seus condutores e AET deverão ser fiscalizados preferencialmente no início da operação do transporte antes do primeiro deslocamento nos termos do CTB e MPO – 017 e outros normativos relacionados.

9.1. A documentação do veículo ou combinação de veículos (CRLV), a NF da carga, A PLAQUETA COM INFORMAÇÃO DE TARA, PBT E LOTAÇÃO, a documentação do motorista certificando-se de que ele possui o curso de carga indivisível e a placa de sinalização especial de advertência, conforme Resolução específica do CONTRAN;

9.1. A vistoria inicial da carga, pela escolta, deverá ser realizada antes do primeiro deslocamento com o conjunto transportador estacionado em local seguro. O serviço de escolta deverá preencher o Formulário de Vistoria de Cargas Especiais – FVCE, conforme legislação específica e ANEXOS desta norma VIII, IX, X.

9.2. Na fiscalização do peso, quando feita através de Nota Fiscal, será aferido o PBTC somando-se a tara do conjunto transportador utilizando-se os pesos indicados nas plaquetas de identificação afixadas pelos fabricantes do veículo e implemento, (conforme disposto na Resolução do CONTRAN nº 290/08, ou outra que vier a substituí-la), com o peso declarado na Nota Fiscal.

9.2.1. A legislação não permite tolerância quando a fiscalização ocorrer por Documento Fiscal.

9.2.2. O Auto de Infração se aplica apenas quando este resultado for superior ao PBTC declarado na AET.

9.3. A fiscalização pela Nota Fiscal da carga não exclui a pesagem em balanças, no decorrer do percurso.

9.4. As dimensões do veículo ou combinação de veículos, vazio ou carregado, aferidas pela fiscalização não poderão ser maiores que as declaradas na AET.

9.5. Quando a fiscalização ocorrer por instrumento de pesagem, certificado conforme previsto em legislação, sobre os pesos aferidos (por eixo, conjunto de eixos, PBT/ PBTC) serão admitidas às tolerâncias legais pertinentes.

9.6. A fiscalização do Policiamento Rodoviário desenvolver-se-á normalmente, devendo ser igualmente preenchido o “Relatório de vistoria de carga excedente” e também ser registrado este ato no verso da AET, quando realizada abordagem.

9.7. Quando constatado que o veículo ou a combinação de veículos de carga esteja transitando em rodovia não relacionada na autorização, ou sem AET, o Policiamento Militar Rodoviário providenciará a autuação nos termos do artigo 231, inciso VI do Código de Trânsito Brasileiro, aplicando a respectiva medida administrativa, sendo liberado para prosseguir viagem após apresentação de AET regularizada.



SECRETARIA DE LOGÍSTICA E TRANSPORTES
DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM

SUPERINTENDÊNCIA

9.7.1. Para o caso de o Policiamento Militar Rodoviário realizar escolta, o fato deverá ser comunicado a COP, através do e-mail **indivisivel-escolta@der.sp.gov.br**, que por sua vez, expedirá o boleto de cobrança da tarifa correspondente.

9.8. Quando constatado que o veículo ou combinação de veículo esteja transitando fora do horário autorizado na AET, sem prejuízo da autuação nos termos do artigo 231, Inciso VI do CTB, deverá:

9.8.1. Ficar retido na Base da PMRv ou no Pátio do Posto de Fiscalização até o horário permitido para trânsito;

9.8.1.1. Quando constatado na via, deverá ser conduzido à Base mais próxima para a retenção prevista neste subitem.

9.8.1.2. Nesta constatação não deverá ser procedido o recolhimento da AET estabelecido no 7.2.1.

9.9. Quando constatado que o veículo ou combinação de veículo esteja transitando sem a escolta credenciada e/ou escolta da PMRv prevista na AET, sem prejuízo da autuação nos termos do artigo 231, Inciso VI do CTB, deverá ser providenciado:

9.9.1. Ficar retido na Base da PMRv ou no Pátio do Posto de Fiscalização até que seja regularizado com a escolta devida;

9.9.1.1. Quando constatado na via, deverá ser conduzido à Base mais próxima para a retenção prevista neste subitem.

9.9.2. Nesta constatação não deverá ser procedido o recolhimento da AET estabelecido no 7.2.1.

CAPÍTULO X - DAS INFRAÇÕES E MEDIDAS ADMINISTRATIVAS

10. Constitui, solidariamente, dever do embarcador, do transportador e da empresa responsável pela viabilização estrutural e geométrica do percurso, quando necessária, o conhecimento e a fiel observância dos preceitos aqui contidos, na legislação de trânsito vigente e demais disposições regulamentares de trânsito, especialmente as do DER, no Código Penal, bem como, a indenização de quaisquer danos ao patrimônio público, desde que, comprovadamente oriundos da execução do transporte.

a) Na observância de descumprimento de qualquer dos preceitos acima descritos ensejará em comunicação formal à Procuradoria Jurídica do DER para as ações que por bem determinar, sem prejuízo das demais medidas administrativas.

10.1. Na inobservância de qualquer preceito estabelecido nesta Norma implicará na aplicação isolada ou cumulativa das seguintes medidas administrativas:

10.1.1. Advertência;



SECRETARIA DE LOGÍSTICA E TRANSPORTES
DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM

SUPERINTENDÊNCIA

10.1.2. Suspensão do fornecimento de “AET”, pelos prazos aqui definidos ou descredenciamento, no caso de reincidência.

10.2. As infrações e as respectivas medidas administrativas são as seguintes:

10.2.1. Não entregar o Laudo Técnico de Acompanhamento no prazo estabelecido no subitem 4.8.;

Medida Administrativa:

a) Suspensão do fornecimento de AET, inclusive para os veículos de sua propriedade, não podendo figurar como transportador em outra AET, até a entrega do LTA;

10.2.2. Na constatação de inconsistências na documentação relativa à carga (cópia da nota fiscal, declaração de peso ou do proprietário da máquina), ao veículo (unidade tratora e/ou tracionada, licença complementar ou Autorização de Caráter Ocasional), ao guindaste (catálogo do fabricante), croqui do conjunto transportador ou da planta dimensional, apresentados para fins de obtenção de AET ou relativo ao cadastro de representante (procuração ou cópias exigidas), será comunicado o fato por escrito ao interessado (via e-mail), ficando como medida administrativa, suspenso o fornecimento de AET, inclusive para os veículos de sua propriedade, não podendo figurar como transportador em outra AET, até a regularização da aludida documentação, sendo que estas somente serão aceitas se:

a) Reconhecida firma da assinatura para os casos de declaração de peso e de procuração;

b) Devidamente autenticada quando tratar-se de cópia de documento relativo ao conjunto veicular ou exigidas para o cadastro de representante 10.2.2.1. Na hipótese de não haver a regularização prevista neste item, decorridos 30 (trinta) dias do comunicado, a suspensão da concessão de AET será de forma definitiva;

10.2.2.2. Na hipótese do interessado assumir a responsabilidade pelo fato, apresentando justificativa plausível, como medida administrativa, será suspensa do fornecimento de AET, por um período de 90 (noventa) dias, contados do comunicado de suspensão pelo DER, não podendo figurar como transportador em outra AET;

10.2.2.3. Na hipótese da reincidência do previsto no subitem 10.2.2.2., a suspensão será por um período de 06 (seis) meses, na primeira vez e de forma definitiva na reincidência subsequente;

10.2.3 Na hipótese de ser verificada, a qualquer tempo, a ocorrência de fraude ou falsidade em qualquer dos documentos exigidos no item 5.2, caberão as seguintes medidas administrativas:

a) Quando já expedida a AET, esta (s) será (ão) considerada (s) nula (s) a (s) AET (s) expedida (s) em razão dela e, em consequência, revogada (s), devendo o interessado devolvê-la ao órgão responsável pela expedição, no prazo consignado na correspondência em que for comunicado o fato, ficando ainda suspenso do fornecimento de novas autorizações pelo prazo de 90 (noventa) dias, não podendo figurar como transportador em outra AET; devendo ainda, o órgão expedidor proceder à comunicação a Procuradoria Jurídica do DER; b) Quando ainda em fase de análise, além de não ser concedida a AET,



SECRETARIA DE LOGÍSTICA E TRANSPORTES
DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM

SUPERINTENDÊNCIA

será suspenso do fornecimento de novas autorizações pelo prazo de 90 (noventa) dias, não podendo figurar como transportador em outra AET;

c) Em ambas as situações, deverá ainda, o órgão expedidor, proceder à comunicação a Procuradoria Jurídica do DER para conhecimento e demais providências;

d) Na hipótese da reincidência do previsto neste subitem, a suspensão será por um período de 06 (seis) meses, na primeira vez e de forma definitiva na reincidência subsequente;

10.2.4. Quando verificada a adulteração de dados na AET ou constatado se tratar de documento falsificado, além das medidas adotadas no ato, tal como recolhimento do documento, condução ao Distrito Policial mais próximo do local para comunicação à Autoridade Policial de crime de adulteração/falsificação de documento público e autuação com base no artigo 231, Inciso IV do CTB, caberá ainda, medida administrativa de suspensão do fornecimento de novas AET, pelo período de 90 (noventa) dias, não podendo figurar como transportador em outra AET, assim como para os veículos de sua propriedade;

10.2.4.1 Verificada esta situação, somente será concedida uma autorização, do local onde está retido até a origem ou até o destino final, o que for mais próximo, não eximindo o interessado do pagamento de todas as tarifas devidas, incluindo TAP, quando for devida;

10.2.4.2. Constatado que a falsidade do documento é decorrente do fato do beneficiário ali indicado estar suspenso do fornecimento de AET, somente será concedida AET para conclusão do transporte em nome de outro transportador e ao veículo do infrator, utilizando outro conjunto transportador, sendo que ao veículo ou conjunto transportador retido, se exceder os limites legais de dimensão, somente será concedida AET para retorno à origem e vazio.

10.2.5. Na hipótese de ser verificada a ocorrência de ato (s) irregular (es) ou inadequado (s) praticados pelo representante credenciado nos termos estabelecido no ANEXO V, bem como por desacato a qualquer dos funcionários que atuam no Departamento de expedição de AET, como medida administrativa, será cancelado seu credenciamento, a partir da data de expedição da correspondência comunicando o fato ao nomeante, perdendo a eficácia a procuração e, em consequência, não poderá mais praticar os atos nela consignados, caso já tenha sido advertido por esse(s) motivo(s) e vier a reincidir.

10.2.6. Na constatação da utilização da pista automática dos pedágios destinadas aos veículos portadores de “tag” que viabiliza o pagamento eletrônico de tarifa, por veículos portadores de AET cujo PBT/PBTC ultrapasse 45 t, altura superior a 5,0 m e/ou largura superior a 3,20 metros, devidamente comunicado pela(s) respectiva(s) Concessionária(s):

Medida Administrativa: suspensão do fornecimento de AET, inclusive para os veículos de sua propriedade, não podendo figurar como transportador em outra AET, até o recolhimento da TAP devida nos pedágios onde foi constatada a passagem.



SECRETARIA DE LOGÍSTICA E TRANSPORTES
DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM

SUPERINTENDÊNCIA

10.2.6.1 E a cada reincidência, além do recolhimento da TAP devida nos pedágios onde foi constatada a passagem, será suspenso do fornecimento de AET por um período de 30 (trinta) dias, não podendo figurar como transportador em outra AET;

10.2.7. Na constatação de que qualquer dos estudos indicados no Capítulo VI que não atendem ao estabelecido no ANEXO III, como medida administrativa, será rejeitada, tendo a solicitante da AET o prazo de 03 (três) dias úteis, contados da data de sua rejeição, para apresentá-lo no padrão estabelecido naquele Anexo, cabendo ainda as seguintes medidas:

a) Advertência por escrito na 1ª constatação;

b) Não aceitação por parte do DER de estudos realizados pela empresa responsável pela sua elaboração, ficando impedida de executar esse (s) estudo (s) para fins de viabilização de transporte na 1ª reincidência, para qualquer interessado, não só para o solicitante da AET que exigiu o estudo.

10.2.5. Na constatação de que qualquer dos estudos indicados no Capítulo VI apresente inconsistências ou dados não condizentes com os cadastrados no DER pela Equipe de Projeto da Diretoria de Engenharia do DER e na malha concedida pelas Concessionárias, o fato será comunicado ao transportador para que providencie sua correção junto à empresa de Engenharia e o Engenheiro Responsável pela sua elaboração, no prazo de 05 (cinco) dias, contados de sua comunicação por escrito, cabendo ainda as seguintes medidas administrativas:

a) Advertência por escrito na 1ª constatação;

b) Não aceitação por parte do DER de estudos elaborados por ela, ficando impedida de executar esse (s) estudo (s) para fins de viabilização de transporte, na 1ª reincidência.

10.2.8. Na constatação de que não procedeu à fiscalização obrigatória estabelecida no item “9”, implicará nas seguintes medidas administrativas:

a) Advertência por escrito na 1ª constatação;

b) Suspensão do fornecimento de AET, inclusive para os veículos de sua propriedade, não podendo figurar como transportador em outra AET, pelo período de 30 (trinta) dias, contados da data de expedição do comunicado da suspensão, nos casos de reincidência.

10.2.9. A não apresentação do relatório previsto no subitem 4.16.2 implicará na suspensão de fornecimento de AET para o interessado, não podendo figurar como transportador em outra AET, até a sua apresentação.

10.2.10. No caso de estar em desacordo ou não portar AET e se for constatado que o PBT/PBTC superior a 45 t, implicará no pagamento da TAP, ou de seu complemento, que deverá ser recolhida para todos os pedágios existentes no itinerário realizado, desde a origem da carga, indicada na Nota Fiscal, como condição para a expedição de AET, sem prejuízo das demais sanções previstas no CTB.



SECRETARIA DE LOGÍSTICA E TRANSPORTES
DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM

SUPERINTENDÊNCIA

10.2.11. Na ocorrência de atitudes inadequadas por parte do condutor do conjunto transportador, descumprindo recomendações do operador da via, devidamente registrada e comunicada ao DER, através do e-mail **indivisivel-escolta@der.sp.gov.br**, caberá a seguinte medida administrativa:

- a) Advertência por escrito na 1ª constatação;
- b) Suspensão do fornecimento de AET, inclusive para os veículos de sua propriedade, não podendo figurar como transportador em outra AET, pelo período de 30 (trinta) dias, contados da data de expedição do comunicado da suspensão, nos casos de reincidência.

10.2.13. Deixar o beneficiário da AET de fazer a programação exigida no subitem 8.2, adentrando a via sem qualquer contato prévio com o operador da via, quando devidamente registrados em relatórios operacionais e comunicados ao DER, através do e-mail **indivisivel-escolta@der.sp.gov.br**, caberá a seguinte medida administrativa:

- a) Advertência por escrito na 1ª constatação;
- b) Suspensão do fornecimento de AET, inclusive para os veículos de sua propriedade, não podendo figurar como transportador em outra AET, pelo período de 30 (trinta) dias, contados da data de expedição do comunicado da suspensão, nos casos de reincidência.

10.2.14. Na ocorrência de atitudes inadequadas por parte da escolta credenciada, descumprindo recomendações do operador da via ou da PMRv, devidamente registrada e comunicada ao DER, através do e-mail **indivisivel-escolta@der.sp.gov.br**, caberá a seguinte medida administrativa:

- a) Advertência por escrito na 1ª constatação;
- b) Descredenciamento do batedor para fazer escolta de cargas superdimensionadas nas vias que compõem a malha viária paulista a partir da segunda constatação.
- c) Descredenciamento da habilitação da empresa para fazer escolta de cargas superdimensionadas nas vias que compõem a malha viária paulista, a partir da terceira constatação.

10.3. A imposição das sanções previstas nesta Portaria não exonera o infrator de outras cominações e encargos de natureza penal, civil ou administrativa decorrentes da prática da infração.

CAPÍTULO XI - DAS COMPETÊNCIAS PARA APLICAÇÃO DAS MEDIDAS ADMINISTRATIVAS

11. Compete ao COP do DER a aplicação das medidas administrativas, estabelecidas nesta Norma.



SECRETARIA DE LOGÍSTICA E TRANSPORTES
DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM

SUPERINTENDÊNCIA

ANEXO I



SECRETARIA DE LOGÍSTICA E TRANSPORTES
DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM

AUTORIZAÇÃO ESPECIAL Nº _____

Ilmo. Sr. Superintendente do Departamento de Estradas de Rodagem do Estado de São Paulo,

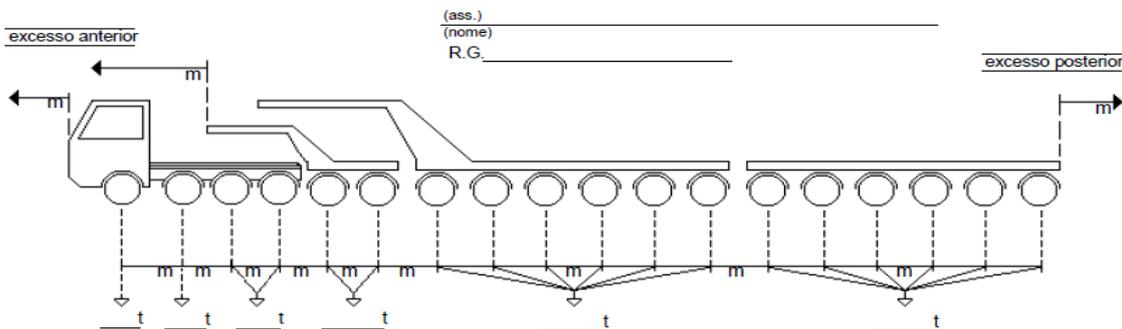
(nome) (CIC ou CGC)

Endereço _____ (rua e número) _____ (cidade) _____ (UF)
requer a V. Sa. Autorização Especial para transporte de carga excepcional, constituída de _____
_____, com peso e dimensões abaixo discriminados,
pertencente a _____ de _____ (cidade)
a _____ (cidade), pelas Rodovias SP - _____

nos termos da legislação de trânsito vigente.

Declara (mos) estar ciente (s) que a concessão desta Autorização não exime o beneficiário quanto a eventuais danos que o veículo vier causar à via pública.

São Paulo, _____ / _____ / 20_____
local data



<p>TRANSPORTADOR Nome _____ End. _____ Município _____ UF _____</p> <p>UNIDADE TRATORA Marca _____ Modelo _____ Placa _____ Município _____ UF _____</p> <p>UNIDADE TRACIONADA Marca _____ Modelo _____ Placa _____ Município _____ UF _____</p>		<p>DADOS DO VEÍCULO E CARGA:</p> <p>PESO TARA _____ t CARGA ÚTIL _____ t TOTAL BRUTO _____ t</p> <p>DIMENSÕES COMP. TOTAL _____ m LARG. TOTAL _____ m ALT. TOTAL _____ m</p>
---	--	---

CONFERE

DER/COP. _____ / _____ / _____

AUTORIZO

uma viagem diversas viagens

período de _____ / _____ / _____ a _____ / _____ / _____

horário: 06h às 18h sem restrição

ESCOLTA: pista simples pista dupla

CPRv (_____) (_____) (_____) (_____)

Credenciada (_____) (_____) (_____) (_____)

Dispensada

DER / COP _____ de _____ de _____

Autos nº _____ / DER / _____ Prov. _____
ESTA AUTORIZAÇÃO NÃO CONTÉM RASURA
DER-709



SECRETARIA DE LOGÍSTICA E TRANSPORTES
DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM

SUPERINTENDÊNCIA

ANEXO I - VERSO

Preenchimento Exclusivo da Polícia Militar Rodoviária

IDENTIFICAÇÃO	1ª FISCALIZAÇÃO	2ª FISCALIZAÇÃO	3ª FISCALIZAÇÃO	OBSERVAÇÃO
Posto/Graduação				
Nome				
RE				
Assinatura				
Data				
Hora				
Local				

IDENTIFICAÇÃO	4ª FISCALIZAÇÃO	5ª FISCALIZAÇÃO	6ª FISCALIZAÇÃO	OBSERVAÇÃO
Posto/Graduação				
Nome				
RE				
Assinatura				
Data				
Hora				
Local				



SECRETARIA DE LOGÍSTICA E TRANSPORTES
DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM

SUPERINTENDÊNCIA

ANEXO II

TABELA PARA DIMENSIONAMENTO E QUALIFICAÇÃO DE ESCOLTA PARA UM CONJUNTO TRANSPORTADOR

CARACTERÍSTICAS DO VEÍCULO	CARACTERÍSTICAS DAS RODOVIAS							
	DE PISTA SIMPLES				DE PISTA DUPLA			
	Nº DE VEÍCULOS DE ESCOLTA			Velocidade	Nº DE VEÍCULOS DE ESCOLTA			Velocidade
DIMENSÕES: EM METRO	CREDENCIADA	PMRv	TOTAL	[km/h]	CREDENCIADA	PMRv	TOTAL	[km/h]
PESO: EM TONELADAS								
LARGURA:								
até 3,20	-	-	-	60	-	-	-	60
de 3,21 a 3,80	1	-	1	50	1	-	1	60
de 3,81 a 5,50	2	-	2	50	1	-	1	50
acima de 5,50	2	-	2	40	1	-	1	40
COMPRIMENTO:								
até 30,00	-	-	-	60	-	-	-	60
de 30,01 a 35,00	1	-	1	50	1	-	1	60
de 35,01 a 55,00	2	-	2	50	1	-	1	50
acima de 55,01	2	-	2	40	2	-	2	40
ALTURA:								
até 5,00	-	-	-	60	-	-	-	60
de 5,01 a 5,50	1	-	1	40	1	-	1	50
acima de 5,50	2	-	2	30	2	-	2	40
EXCESSO DA CARGA:								
até 3,00	-	-	-	60	-	-	-	60
acima de 3,01	1	-	1	40	1	-	1	60
PESO:								
até 74,00	-	-	-	70	-	-	-	70
de 74,01 a 100,00	1	-	1	60	1	-	1	60
de 100,01 a 288,00	2	-	2	40	2	-	2	40
Acima de 288,00 e 12t/eixo	2	-	2	**	2	-	2	**
Observações:								
<p>1- As dimensões e pesos considerados referem-se ao conjunto transportador + carga.</p> <p>2- Será considerada Operação Especial de Trânsito de carga Indivisível, toda operação que requeira: inversão de pista, tráfego no contra fluxo e bloqueio total de tráfego.</p> <p>3- A Concessionária / UBA nas operações que não prevejam a presença do Policiamento Rodoviário, serão responsáveis pela execução e Coordenação de todas as ações previstas no item 2.32 - Portaria SUP/DER – 088/2021, com o apoio da empresa credenciada para escolta, sem efetuar qualquer cobrança adicional ao transportador além da TAP.</p> <p>** - Velocidade conforme determinação do Viabilizador e Administrador do trecho a ser percorrido máximo 20 km/h e nas obras de arte = 5 km/h.</p>								



ANEXO III

ESTUDO DE VIABILIDADE ESTRUTURAL

Estabelece requisitos para elaboração e apresentação de Estudo de Viabilidade Estrutural - EVE, em atendimento ao que prevê o Capítulo IV da presente Norma.

1) LIBERAÇÃO AUTOMÁTICA DO ESTUDO DE VIABILIDADE ESTRUTURAL

Não se exigirá o Estudo de Viabilidade Estrutural – EVE – das OAE's (obras de arte especiais) existentes ao longo do itinerário a ser percorrido, nas condições abaixo:

- a) Quando a soma dos pesos do(s) reboque(s) ou semirreboque(s) mais a carga for menor ou igual ao PBT de 288tf;
- b) Para conjunto de 8 pneumáticos por eixo com distância entre eixos:
 - a. - igual ou superior a 1,50m e inferior a 2,40m – peso inferior ou igual a 12tf/eixo;
 - b. - igual ou superior a 2,40m (eixo isolado) limitado a no máximo 8 eixos – peso inferior ou igual a 16tf/eixo; e
- c) limitado ao máximo em 03 (três) unidade tratoras e as OAE's existentes no percurso, tenham largura de tabuleiro maior ou igual a 11,20 metros”.

O DER se reserva no direito de exigir vistoria das OAE's, para conjunto transportador que apresentar peso por eixo superior a 12 tf ou PBT maior ou igual a 288 tf nas rodovias com OAE's que não sofreram vistoria no último ano.

O DER pode verificar os pesos e dimensões do conjunto transportador a qualquer tempo, sendo que:

- a tara do reboque (s) ou semirreboque (s) deverá ser declarada com base nas informações do fabricante do equipamento e a transportadora se responsabiliza pela veracidade das informações;

- o peso da carga deverá ser informado pelo fabricante através de nota fiscal, tendo este responsabilidade pelas informações.

2. DEFINIÇÃO DE ESTUDO DE VIABILIDADE ESTRUTURAL

É o estudo da capacidade portante das obras de arte, existentes ao longo de um determinado itinerário, para passagem de carga indivisível excedente em peso, levando em conta o estado



de conservação e as características estruturais das OAE's obtidas de projeto e memorial de cálculo. Deverá ser executado por empresa de engenharia habilitada e cadastrada no DER e as expensas do interessado. Do relatório final devem constar indicações das providências que serão tomadas para possibilitar o transporte.

3. ESTUDO DE VIABILIDADE ESTRUTURAL - EVE

O Estudo de Viabilidade Estrutural deve ser composto do que se segue, respeitadas as definições:

3.1. Croquis do Conjunto Transportador

É o desenho do Conjunto Transportador detalhando a distribuição de pesos por eixo, as distâncias entre eixos, a largura, altura e comprimento, devidamente assinado por engenheiro responsável e acompanhado da respectiva ART – Anotação de Responsabilidade Técnica.

3.2. Percurso

É a apresentação das rodovias que compõem o itinerário, desde a origem (o município onde se originou o transporte) ao destino final (o município de destino do transporte) e do marco quilométrico inicial e final de cada trecho de rodovia.

3.3. Vistoria das Obras de Arte

É a inspeção “in loco” para verificação do estado de conservação das OAE's existentes no percurso. A documentação deve ser elaborada em planilha, registrando-se o levantamento geométrico e uma síntese do verificado em campo com fotos datadas. A validade da inspeção terá prazo não superior a 12 (doze) meses.

O resultado de uma vistoria pode ser usado para viabilizar novos transportes, desde que esteja dentro do prazo da validade (12 meses) e de que não houve a ocorrência de intervenções ou acidentes nas OAE's vistoriadas que possam comprometer sua capacidade.

3.4. Verificação Estrutural

São cálculos matemáticos da capacidade portante das OAE's que serão transpostas pelo conjunto transportador, comparando os esforços do Trem Tipo Especial (distribuição de peso



do conjunto transportador) com o do Trem Tipo de construção da OAE, obtidos através de levantamento dos projetos originais ou de outros meios aceitáveis.

Pode ser aceito estudo estrutural fazendo referência à análise anterior, desde que:

- Seja apresentada a descrição dos dois conjuntos transportadores em questão e que, o conjunto transportador anteriormente aprovado seja claramente menos favorável à transposição;
- A referida análise tenha sido realizada de acordo com estas diretrizes.

3.5. Laudo de Acompanhamento

Documento da empresa responsável pelo EVE, elaborado com base no acompanhamento do transporte, por um Engenheiro ou preposto técnico da empresa de consultoria, reportando como foram atendidas as recomendações relacionadas à passagem do conjunto transportador sobre as obras de arte, como as estruturas se comportaram durante essa transposição, se houve alguma ocorrência com efeito prejudicial a sua capacidade portante, liberando ou não as obras para um possível novo transporte.

4. ELABORAÇÃO DO ESTUDO DE VIABILIDADE ESTRUTURAL

Quando a soma do (s) peso (s) do(s) reboque (s) ou semirreboque (s) mais a carga for superior ao PBT de 288 tf e/ou peso acima de 12 tf por eixo, deverá ser apresentado um Estudo de Viabilidade Estrutural - EVE - das OAE's existentes ao longo do itinerário a ser percorrido, executado por empresa de engenharia cadastrada no DER, cabendo às despesas desse estudo ao interessado no transporte.

Para fins de padronização e consequente redução dos prazos de análise o Estudo de Viabilidade Estrutural deverá ser elaborado, conforme a seguir:

4.1. Descrição do conjunto transportador

Deve ser apresentado croqui do Conjunto Transportador carregado, devidamente assinado por engenheiro responsável pela montagem do equipamento, contendo:

- CMT/ PBTC de cada unidade tratora, comprovado através de imagem da plaqueta conforme determinado na Resolução CONTRAN 290/08 ou a que vier a substituí-la;
- número de eixos;



- distância entre eixos;
- peso de cada eixo;
- quantidade de pneumáticos de cada eixo;
- dimensões da peça transportada;
- dimensões do conjunto transportador;
- indicação do pescoço hidráulico e demais dispositivos relevantes;
- variação de altura permitida pelo equipamento utilizado;
- raio de curvatura mínima do conjunto transportador;
- plano de amarração da carga;
- posição do centro de gravidade;
- resultado de pesagem, caso tenha ocorrido;
- laudo, anual, atestando as condições mecânicas do conjunto transportador, com recolhimento da competente ART.

4.2. Descrição do percurso

Deve ser apresentada uma descrição do percurso a ser utilizado contendo, pelo menos, as seguintes informações:

- Indicação das rodovias;
- Descrição das pistas por onde será realizado o transporte, salientando eventuais manobras, desvios, acessos, circulação em contramão, transposição excêntrica e etc.;
- Indicação do marco quilométrico inicial e final de cada trecho;
- Relação das obras que sofrerão o carregamento descrito.

4.3. Vistoria das Obras de Arte

O relatório de vistoria das OAE's deve ser composto por:



4.3.1. Cadastramento Geométrico

O cadastramento geométrico deve apresentar croqui da obra contemplando seção transversal e longitudinal de forma clara e visível, com as seguintes informações:

- Medidas referentes ao passeio e a pista;
- Existência de guarda rodas, guarda corpos, passarela (s), etc.;
- Esquema estrutural transversal da obra;
- Características geométricas (medida das vigas transversais e se possível das lajes);
- Posicionamento transversal das longarinas (número de vigas, medidas entre vigas, balanços transversais, largura da laje de fundo e quantidade de vigas nos caixões, etc.);
- Eventuais alargamentos executados;
- Medidas dos vãos, balanços, dentes Gerber e demais interferências longitudinais;
- Eventuais engastes, juntas de dilatação, etc.;
- Identificação da seção longitudinal (hiperestática / isostática / mista), medidas das vigas, caixão, grelha, laje, etc.;
- Quantidade e posicionamento das transversinas;
- Características geométricas das transversinas, indicando se estão ou não ligadas às lajes;
- Demais informações pertinentes à caracterização da Obra de Arte.

4.3.2. Inspeção Visual / Vistoria de Vigilância

A Inspeção Visual deve ser a mais detalhada possível para identificação e mapeamento das patologias visíveis, sendo recomendável prévio contato com o setor de engenharia do órgão/concessionária para levantamento do histórico da obra, em especial quanto às intervenções ocorridas para realização de obras e possível ocorrência de acidentes, como abalroamentos, choque, ou qualquer outra ocorrência que possa ter afetado a integridade da estrutura.

4.3.3. Síntese do estado de conservação

A planilha de estado de conservação deve apresentar:



- Da caracterização geométrica (existência de esconsidade e curvatura);
- Material da estrutura (aço, concreto);
- Caracterização dos aparelhos de apoio, pavimento, guarda rodas, guarda corpos e juntas de dilatação, descrevendo o estado de conservação de cada elemento;
- Eventuais anomalias dos elementos estruturais ou demais componentes da obra;
- Deverá ser conclusiva quanto ao estado de conservação da obra.

4.3.4. Fotos Recentes

As fotos, com data, devem apresentar vistas da obra onde possam ser identificadas as características apresentadas, devendo conter no mínimo:

- Vista Superior;
- Vista Lateral;
- Vista Inferior;
- Detalhes das eventuais anomalias constatadas ou que possam ilustrar as informações pertinentes.
- As fotos, com datas, terão validade máxima de 365 (trezentos e sessenta)), podendo ser digital ou realizada por revelação química.

5. ANÁLISE ESTRUTURAL

O modelo estrutural apresentado deve ser condizente com as características apresentadas no croqui e fotos.

Obras compostas por grelhas, com 03 (três) ou mais vigas, devem ser modeladas através de elementos finitos, apresentando as características geométricas e posicionamentos dos elementos.

Para as obras em grelha moldadas “in loco” deve ser realizada comparação de esforços do trem tipo de cálculo e esforços do trem tipo especial, com a mesma viga. Para obras em grelha com características de longarinas pré-fabricadas, devem-se comparar os esforços do trem tipo de cálculo com os esforços do trem tipo especial com a viga mais crítica para o trem tipo de projeto, podendo ser comparada vigas distintas. Obras em caixão ou em 02 (duas) vigas podem ser



representadas por modelos em pórticos, verificando-se o carregamento de projeto e especial, de forma coerente com a distribuição de carga prevista.

Obras em caixão abatido não apresentam comportamento de caixão, portanto, devem ser modeladas como obras em grelha (desconsiderando a laje de fundo) ou em laje (quando não for possível a identificação dos elementos).

Para configurações de transporte que atendam à legislação com vãos $L \leq 6,00$ m não necessitam de verificação estrutural, exceção feita às obras contínuas.

5.1. Modelagem da Estrutura

A modelagem da estrutura deve apresentar elementos suficientes e representativos para a verificação da análise, tais como:

- Geometria do modelo estrutural identificando o número da característica geométrica de cada elemento;
- Características geométricas dos elementos nos modelos em grelha;
- Carregamentos de projeto e especiais adotados (valores e posicionamento);
- Definição das combinações referentes ao carregamento de projeto;
- Esforços Solicitantes (momento fletor e força cortante) para carregamentos de projeto e especiais

5.2. Carregamentos

- Os carregamentos referentes ao Trem Tipo de projeto devem ser identificados como (TT 24 / TT 36 / TT 45), apresentando todos os carregamentos de multidão realizados e carregamentos representativos do veículo (podendo ser homogeneizado).
- Devido às metodologias de projeto e às condições de transposição das obras pelas cargas especiais, admitem-se a condição de utilização dos coeficientes de impacto para o carregamento de projeto e desprezando estes mesmos coeficientes para as cargas especiais.
- O carregamento referente à carga especial deve ser realizado no eixo da estrutura, salvo disposições analisadas pelo projetista com recomendações expressas para passagem excêntrica, claramente indicada através de croqui.



SECRETARIA DE LOGÍSTICA E TRANSPORTES
DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM

SUPERINTENDÊNCIA

- Nas obras que sofreram alargamento, a escolha do eixo de deslocamento do conjunto transportador deverá ser claramente indicada pelo projetista.

5.3. Critérios de avaliação da segurança estrutural para a transposição de cargas especiais indivisíveis.

Planilha comparativa e aceitação do estudo

O esforço referente ao Trem Tipo de Projeto e do Trem Tipo Especial deve ser apresentado em planilhas onde seja possível a visualização comparativa dos esforços. A favor da segurança, e a critério do projetista, pode ser realizada a análise apenas das cargas acidentais. Caso seja optado por uma verificação mais completa, a mesma será válida desde que estejam atendidos os critérios de aceitação descritos a seguir:

Sejam:

- Sg - Solicitações referentes ao carregamento permanente
- Sq - Solicitações referentes às cargas acidentais de projeto
- Sqe - Verificações de projeto para carga especial (específica)
- Se - Solicitações referentes ao carregamento especial

Em virtude de imprecisão a respeito da Norma na qual a obra foi projetada serão aceitos estudos admitindo o cálculo de projeto de acordo com a NB 1/1978 ou NBR 6118/1980 para todas as obras, onde a condição de aprovação deve respeitar a inequação:

$$1,40 \cdot S_g + 1,40 \cdot \varphi \cdot S_q \geq 1,25 \cdot S_g + 1,30 \cdot S_e \Leftrightarrow F.S. = \frac{1,4 \cdot (S_g + \varphi S_q)}{1,25 \cdot S_g + 1,30 S_e} \geq 1,0$$

Caso seja prevista, pelo projetista a indicação dos cálculos à luz de outra versão da Norma Brasileira, deverá seguir, rigorosamente, o previsto pela versão da Norma e as prescrições da ABNT NBR 8681- Ações e Segurança nas Estruturas – Procedimento.

Segue abaixo a descrição de cada versão da Norma Brasileira:

5.3.1. Obras calculadas de acordo com a NB1/1943 (1943 a 1960) – TB - 24

Devido a esta Norma utilizar o método de cálculo de tensões admissíveis, a segurança da obra era dada apenas pela resistência dos materiais, o critério de aceitação deve atender a seguinte inequação:



SECRETARIA DE LOGÍSTICA E TRANSPORTES
DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM

SUPERINTENDÊNCIA

$$1,00 \cdot S_g + 1,00 \cdot \varphi \cdot S_q \geq 1,00 \cdot S_g + 1,00 \cdot S_e \Leftrightarrow F.S. = \frac{1,0 \cdot (S_g + \varphi S_q)}{1,0 \cdot S_g + 1,00 S_e} \geq 1,0$$

Tabela 2 - Ações permanentes diretas agrupadas

Combinação	Tipo de estrutura	Efeito	
		Desfavorável	Favorável
Normal	Grandes pontes ¹⁾	1,30	1,0
	Edificações tipo 1 e pontes em geral ²⁾	1,35	1,0
	Edificação tipo 2 ³⁾	1,40	1,0
Especial ou de construção	Grandes pontes ¹⁾	1,20	1,0
	Edificações tipo 1 e pontes em geral ²⁾	1,25	1,0
	Edificação tipo 2 ³⁾	1,30	1,0
Excepcional	Grandes pontes ¹⁾	1,10	1,0
	Edificações tipo 1 e pontes em geral ²⁾	1,15	1,0
	Edificação tipo 2 ³⁾	1,20	1,0

¹⁾ Grandes pontes são aquelas em que o peso próprio da estrutura supera 75% da totalidade das ações permanentes.
²⁾ Edificações tipo 1 são aquelas onde as cargas acidentais superam 5 kN/m².
³⁾ Edificações tipo 2 são aquelas onde as cargas acidentais não superam 5 kN/m².

5.3.2. Para obras projetadas e executadas no período de 1961 (NB-1/1960) a 1984 (NB-6118/1980) – TB – 36, considerando-se o coeficiente de 1,2x 1,4 = 1,68 para os esforços de projeto, 02 (duas) verificações devem ser feitas, a saber:

a) Avaliação do coeficiente de segurança levando-se em conta o TB-36 deverá ser utilizada a fórmula:

$$F.S. = \frac{1,4 S_g + 1,68 \varphi S_q}{1,20 S_g + 1,30 S_e} \geq 1,0$$

b) Na avaliação do coeficiente de segurança levando-se em conta a carreta TTDersa ou qualquer outro Trem Tipo Especial de Projeto, deverá ser utilizada a fórmula :

$$F.S. = \frac{1,4 S_g + 1,30 \cdot TTDersa}{1,20 S_g + 1,30 S_e} \geq 1,0$$

5.3.3. Para obras projetadas e executadas no período de 1984 (NBR 7188/1984) até os dias de hoje, TB-45, 02 (duas) verificações devem ser feitas, a saber:



SECRETARIA DE LOGÍSTICA E TRANSPORTES
DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM

SUPERINTENDÊNCIA

Na avaliação do coeficiente de segurança levando-se em conta o TB-45, deverá ser utilizada a fórmula:

$$F.S. = \frac{1,35 Sg + 1,5\varphi Sq}{1,20 Sg + 1,30 Se} \geq 1.0$$

a) Na avaliação do coeficiente de segurança levando-se em conta a carreta TTDersa ou qualquer outro Trem Tipo Especial de Projeto deverá ser utilizada a fórmula:

$$F.S. = \frac{1,35 Sg + 1,30. TTDersa}{1,20 Sg + 1,30 Se} \geq 1.0$$

Tabela 4 - Ações variáveis consideradas separadamente

Combinação	Tipo de ação	Coefficiente de ponderação
Normal	Ações truncadas ¹⁾	1,2
	Efeito de temperatura	1,2
	Ação do vento	1,4
	Ações variáveis em geral	1,5
Especial ou de construção	Ações truncadas ¹⁾	1,1
	Efeito de temperatura	1,0
	Ação do vento	1,2
	Ações variáveis em geral	1,3
Excepcional	Ações variáveis em geral	1,0

¹⁾ Ações truncadas são consideradas ações variáveis cuja distribuição de máximos é truncada por um dispositivo físico de modo que o valor dessa ação não pode superar o limite correspondente. O coeficiente de ponderação mostrado na tabela 4 se aplica a esse valor limite.

Para os 02 (dois) casos, isto é, obras calculadas com o TB-36 ou com o TB-45, podemos adotar o conceito de ação truncada (com a pesagem do conjunto transportador) sendo obrigatória a apresentação do relatório de pesagem antes do início do transporte, ficando válido o seguinte formulário:

5.3.4. Para obras projetadas e executadas no período de 1961 (NB-1/1960) a 1984 (NB-6118/1980) – TB-36:

Na avaliação do coeficiente de segurança levando-se em conta o TB-36, e com a pesagem da carga especial, deverá ser utilizada a fórmula:



SECRETARIA DE LOGÍSTICA E TRANSPORTES
DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM

SUPERINTENDÊNCIA

$$F.S. = \frac{1,4 Sg + 1,68\varphi Sq}{1,20 Sg + 1,10 Se} \geq 1.0$$

Na avaliação do coeficiente de segurança levando-se em conta a carreta TTDersa ou qualquer outro Trem Tipo Especial de Projeto e com a pesagem da carga especial, deverá ser utilizada a fórmula:

$$F.S. = \frac{1,4 Sg + 1,30.TTDersa}{1,20 Sg + 1,10 Se} \geq 1.0$$

5.3.5. Para obras projetadas e executadas no período de 1984 (NBR 6118/2003) até os dias de hoje, TB-45:

Na avaliação do coeficiente de segurança levando-se em conta o TB-45 e com a pesagem da carga especial, deverá ser utilizada a fórmula:

$$F.S. = \frac{1,35 Sg + 1,50\varphi Sq}{1,20 Sg + 1,10 Se} \geq 1.0$$

Na avaliação do coeficiente de segurança levando-se em conta a carreta TTDersa ou qualquer outro Trem Tipo Especial de Projeto e com a pesagem da carga especial, deverá ser utilizada a fórmula:

$$F.S. = \frac{1,35 Sg + 1,30.TTDersa}{1,20 Sg + 1,10 Se} \geq 1.0$$

Nos casos da consideração truncada, a mesma deverá obrigatoriamente ser verificada nos seguintes pontos:

1) Obrigatório a verificação dos pesos através de instrumento de pesagem. Os pesos por eixo isolado obtidos da pesagem, não poderão ser maiores que 12,5% do peso por eixo declarado pelo transportador e 5% do PBTC. Admite-se a utilização da média de pesos das linhas de eixo por dolly se a variação do maior peso constatado for inferior ao menor peso constatado acrescido da tolerância de 15%.

2) Se a média dos pesos dos eixos obtidos na pesagem ou os pesos isolados estiverem acima das tolerâncias o conjunto transportador estará impedido de transitar, devendo o interessado elaborar novos estudos, com a proposição de viabilizar ou não seu traslado.



Fica verificada a condição de segurança quando $F.S. \geq 1$ para o TB de cálculo ou com o TTDersa ou qualquer outro Trem Tipo Especial de Projeto.

6. MONITORAMENTO

É a medição, com aparelhos apropriados, dos efeitos estruturais e das deformações decorrentes da passagem da carreta sobre a estrutura da obra. Tem como objetivo a comparação dos efeitos estruturais teóricos (flecha, por exemplo) da análise estrutural com os experimentais medidos na monitoração.

A monitoração deverá ser exigida, como parte do processo de viabilização estrutural do transporte, quando a vistoria identificar graves anomalias em alguma OAE e/ou nas situações em que a análise estrutural resultar em valores críticos à transposição do Conjunto Transportador.

A análise do projetista deverá ser composta por:

- Apresentação de análise estrutural utilizando as propriedades físicas (material e geometria) da obra considerando as ações do referido transporte tendo como produto as flechas teóricas esperadas e/ou efeitos estruturais relevantes que possam ser medidos na obra. Não sendo aceita neste caso, a referência a outro conjunto mais desfavorável,
- Conclusão referente à comparação da flecha teórica (ou efeitos estruturais) obtida na análise estrutural e a experimental obtida na monitoração.
- Deve ser analisada a ocorrência de resíduos que indicam se obra saiu ou não do regime elástico. A ocorrência da constatação de resíduos geralmente está ligada à rapidez da liberação do tráfego sobre a obra. O viabilizador deverá indicar quanto tempo deverá ser retido o tráfego para a medição dos resíduos.
- As empresas de monitoração deverão fornecer os dados medidos e obtidos nas leituras, visando à avaliação de segurança que deverá ser realizada por projetista especializado na matéria.

7. O LAUDO TÉCNICO DE ACOMPANHAMENTO

O Laudo Técnico de Acompanhamento é exigido como parte do processo de viabilização para todos os transportes com PBT, maior ou igual a 288 tf e/ou peso por eixo menor ou igual a 12 tf, sendo obrigatório o acompanhamento por preposto do projetista de nível técnico ou superior, no intuito de orientar e verificar as condições da transposição.



SECRETARIA DE LOGÍSTICA E TRANSPORTES
DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM

SUPERINTENDÊNCIA

O acompanhamento deverá apresentar:

- Os horários de início e término de cada trecho percorrido;
- Registro fotográfico da transposição de todas as Obras de Arte do trecho em questão;
- Relato das ocorrências de não conformidades ocorridas durante a realização da transposição da rodovia, para que eventuais providências sejam tomadas, referentes à integridade das obras e a melhoria na condição da realização dos transportes;
- Apresentação das flechas teóricas quando da realização do monitoramento e a devida análise dos dados;
- Deve ser conclusivo quanto à segurança do transporte.



SECRETARIA DE LOGÍSTICA E TRANSPORTES
DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM

SUPERINTENDÊNCIA

ANEXO IV

Declaro que a solicitação de AET, instruída no modelo DER 709, está acompanhada dos seguintes documentos, devidamente numerados e rubricados:

<input type="checkbox"/> Cópia do CRLV da unidade tratora	fls. _____
<input type="checkbox"/> Cópia do CRLV da(s) unidade(s) tracionadas(s)	fls. _____
<input type="checkbox"/> Cópia da Nota Fiscal	fls. _____
<input type="checkbox"/> Declaração das características dimensionais e peso da carga	fls. _____
<input type="checkbox"/> Croquis com pesos e dimensões do conjunto transportador	fls. _____
<input type="checkbox"/> Catálogo do fabricante	fls. _____
<input type="checkbox"/> Declaração do proprietário da máquina ou equip. (usado).....	Fls. _____
<input type="checkbox"/> Procuração	fls. _____
<input type="checkbox"/> Cópia de ART	fls. _____
<input type="checkbox"/> Cópia da Licença Originária, de Autorização de Caráter Ocasional	fls. _____
<input type="checkbox"/> Cópia da Licença Complementar.....	fls. _____
<input type="checkbox"/> Projeto de Amarração da Carga.....	fls. _____
<input type="checkbox"/> Laudo de Viabilidade.....	fls. _____
<input type="checkbox"/> Laudo Estrutural.....	fls. _____
<input type="checkbox"/> Estudo de Viabilidade Geométrica.....	fls. _____
<input type="checkbox"/> _____	fls. _____

_____, ____ de _____ de 20 ____

Nome: _____

RG:



ANEXO V

CADASTRO DE REPRESENTANTE LEGAL

1. A dispensa da apresentação de procuração poderá ser feita mediante o cadastramento de representante (s) legal (is), através da ficha cadastral, no modelo aqui estabelecido, acompanhadas dos seguintes documentos:

- Cópia do contrato social da empresa, com todas as alterações ocorridas desde sua instalação ou de ficha individual, no caso de Microempresa;
- No caso de pessoa física, somente cópia do RG;
- Cópia do RG do responsável pela empresa, que irá subscrever a documentação;
- No caso de ser procurador da empresa, apresentar cópia da procuração, constando poderes para substabelecer ou delegar poderes ao (s) representante (s) legal (is) indicado na ficha cadastral;
- Cópia do RG do (s) representante (s) legal (is) indicado (s) na ficha cadastral.

2. Uma vez efetuado o cadastro de credenciamento, somente serão aceitas as solicitações de AET assinada pelo (s) representante (s) indicado (s) na ficha cadastral.

3. Toda vez que houver alteração o (s) representante (s) deverá (ão) apresentar nova ficha cadastral acompanhada de outra procuração e de correspondência informando esta substituição, exclusão e/ou inclusão de representante.

4. A reincidência da prática de ato (s) irregular (es) ou inadequado (s), bem como, em desacato a (os) funcionário (s) que atuam no Departamento, implicará no descredenciamento do representante conforme estabelecido no subitem 10.2.2.2.



SECRETARIA DE LOGÍSTICA E TRANSPORTES
DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM

SUPERINTENDÊNCIA

ANEXO V – A

FICHA CADASTRAL PARA SOLICITAÇÃO DE AUTORIZAÇÃO ESPECIAL DE TRÂNSITO-AET

CADASTRO n.º _____ /20.... VALIDADE ATÉ ____/____/____

Empresa:		CNPJ:	
Endereço completo			
Rua/Av.		N.º	Bairro:
Cidade:	Estado:	CEP:	Complemento:
Telefone:		Fax	E-mail:
Endereço correspondência			
Rua/Av.		N.º	Bairro:
Cidade:	Estado:	CEP:	Complemento:
Representante(s) legal(is)			
Nome:		CPF/CNPJ:	
RG n.º	Órgão emissor:	Telefone:	
E-mail:			
1ª assinatura: _____			
2ª assinatura: _____			
3ª assinatura: _____			
Nome:		CPF/CNPJ:	
RG n.º	Órgão emissor:	Telefone:	
E-mail:			
1ª assinatura: _____			
2ª assinatura: _____			
3ª assinatura: _____			
O(s) representante(s), acima identificado(s), está(ão) autorizado(s) por esta empresa a assinar solicitação de Autorização Especial de Trânsito – AET, sendo responsável pelos dados declarados e comprovados por documentos e a receber(em) a senha de acesso ao Sistema Informatizado de consulta de AET, a ser disponibilizada pelo DER.			
São Paulo, _____ de _____ de _____			
Nome: _____			
RG: _____			



SECRETARIA DE LOGÍSTICA E TRANSPORTES
DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM

SUPERINTENDÊNCIA

ANEXO VI – A

AET Nº :
EMPRESA / SOLICITANTE:

ORIGEM:
DESTINO:

RODOVIAS:

DIMENSÕES DO CONJUNTO TRANSPORTADOR:

Comprimento:

Largura:

Altura:

PBTC:

SOLICITAÇÃO DE CONSULTA Nº _____/_____

DIVISÕES REGIONAIS:

ARTESP:

CONCESSIONÁRIAS:

Considerando as dimensões do conjunto transportador acima vimos solicitar manifestação sobre a viabilidade ou não do transporte.

DATA: ___/___/___

PRAZO LIMITE DE RESPOSTA: ___/___/___

DER/ COO/ COP/ COPE

OBSERVAÇÃO:

1- Prazo para retorno:

-02(dois) dias úteis = largura acima de 5,50 m e inferior ou igual a 6,00 m
altura acima de 5,40 m e inferior ou igual a 5,60 m
PBTC acima de 150 t e inferior ou igual a 288 t

-03(três) dias úteis = largura acima de 6,00 m
altura acima de 5,60 m
PBTC acima de 288 t

2- A resposta deverá respeitar os modelos fixados na Norma.

3- Endereço para resposta: e-mail: **indivisivel-escolta@der.sp.gov.br** Telefone: (11) 3311-1774 e/ou 1775.



SECRETARIA DE LOGÍSTICA E TRANSPORTES
DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM

SUPERINTENDÊNCIA

ANEXO VI – B

Concessionária: Solicitação DER nº		Nº de correspondência: AET nº:	
EMPRESA/ INTERESSADO			
Comp.: m	Origem:	Custos:	
Larg.: m	Destino:	TAP = R\$	
Altura: m	Percurso:	Serviços Operacionais = R\$	
Peso: t			

ANÁLISE DE PERCURSO:

Rodovia (SP)	Sentido	Km. Inicial	Km. Final	Aprovado (S/N)	Recomendações

RECOMENDAÇÕES COMPLEMENTARES:

--

SERVICOS:	Descrição	Valor	Unidade
Pedágio			
	Pista Automática - remoção e reinstalação de equipamento elétrico/eletrônico	R\$	
	Pista Auxiliar - remoção e reinstalação de equipamento elétrico/eletrônico	R\$	
	Transposição de praças	R\$	
Sinalização na Via			
	Remoção e implantação de sinalização aérea vertical	R\$	
	Remoção e implantação de semáforos de túnel	R\$	
	Fornecimento de sinalização para segurança rodoviária (diuturno)	R\$	
Elementos de Segurança			
	Defensa - remoção e instalação de defesa metálica	R\$	
	Defensa - remoção e instalação de defesa concreto	R\$	
	Defensa- remoção e instalação de defesa plástica	R\$	
	Balizadores	R\$	
	Atenuador de impacto	R\$	
Operação			
<u>No Fluxo</u>			
	Alteamento de Obra de Arte Especial	R\$	
	Desvio Lateral	R\$	
<u>No Contra - Fluxo</u>			
	Canaleta	R\$	
	Grama	R\$	
Serviços de Acompanhamento			
	Veículo	R\$	
	Total=	R\$	
Autorizado por:			
	Nome :		
	Cargo :		



SECRETARIA DE LOGÍSTICA E TRANSPORTES
DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM

SUPERINTENDÊNCIA

ANEXO VII - A

EMPRESA / SOLICITANTE:			AET Nº:				
			PBT declarado: t				
Nº	RODOVIA (SP)	SENTIDO	PRAÇA DE PEDÁGIO			TAP R\$	RECOMENDAÇÕES
			NOME	km	VALOR DA TARIFA R\$		
1.							
2.							
3.							
4.							
5.							
TOTAL GERAL DE TAP (R\$)							

Nº	Cálculo
1.	
2.	
3.	
4.	
5.	

ELABORADO POR:	Data: ___/___/___
Nome:	



SECRETARIA DE LOGÍSTICA E TRANSPORTES
DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM

SUPERINTENDÊNCIA

ANEXO VII - B

Concessionária:		AET nº:			
COMPOSIÇÃO DE PREÇO UNITÁRIO					
DATA BASE DA TPU:					
SERVIÇO: FASE _____					
SUBITEM	NOME	UNID	QUANT	PREÇO UNITÁRIO	PREÇO PARCIAL
PREÇO TOTAL (R\$)					

ELABORADO POR:	Data: ____/____/____
Nome:	



SECRETARIA DE LOGÍSTICA E TRANSPORTES
DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM

SUPERINTENDÊNCIA

ANEXO VII – B1

Concessionária:		AET nº:		
COMPOSIÇÃO DE PREÇO UNITÁRIO				
PREÇO REFERENCIAL:				
SERVIÇO: _____				
NOME	UNID	QUANT	PREÇO UNITÁRIO	PREÇO PARCIAL
PREÇO TOTAL (R\$)				

ELABORADO POR:	Data: ___/___/___
Nome:	



SECRETARIA DE LOGÍSTICA E TRANSPORTES
DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM

SUPERINTENDÊNCIA

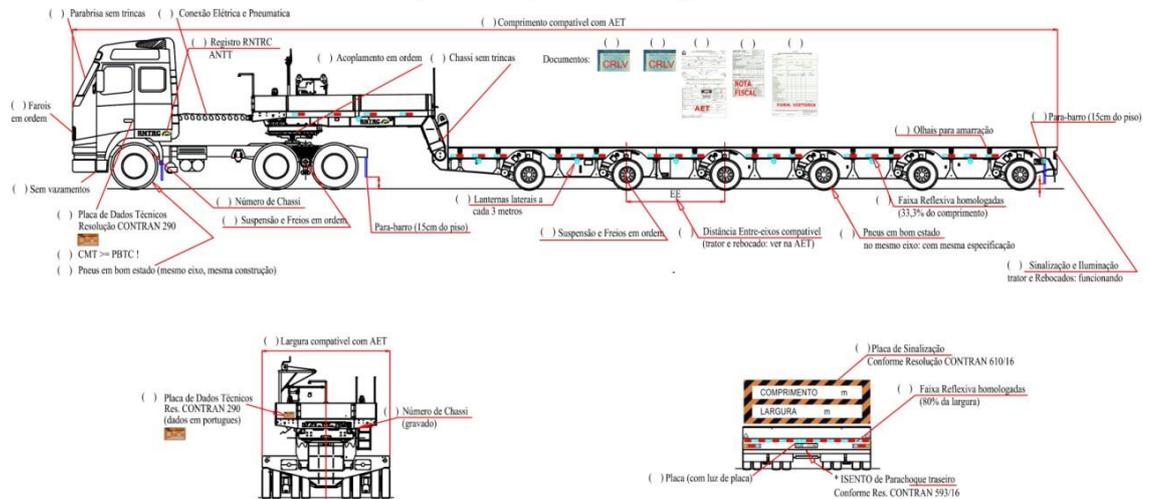
ANEXO VIII
Formulário de Vistoria de Cargas
Especiais

1-EMPRESA TRANSPORTADORA		FONE			
CNPJ	PLACA DOS VEÍCULOS				
CARGA TRANSPORTADA / NOTA FISCAL					
CNH DO CONDUTOR		Nº DA AET			
2-EMPRESA DE ESCOLTA					
CREDENCIAL	CNPJ	VAL. CERT. DE VISTORIA	VEÍCULO	PLACA	
3-CONDUTOR VEICULO DE ESCOLTA				LICENÇA DO CONDUTOR	
PRONTUÁRIO CNH		CPF			
4-Itens Verificados		Escolta	AET	Observações	
Altura total					
Comprimento total					
Largura total					
Excesso dianteiro					
Excesso traseiro					
Capacidade Máxima de Tração (CMT)					
Peso Bruto Total Combinado (PBTC)					
Peso da carga					
5-Fotos (legível)					
a) Frente / Lateral Panorâmica / Traseira					
b) Plaquetas / Etiqueta adesiva de todas as unidades (de todas as unidades)					
MATRICULA DO POLICIAL (EM CASO DE FISCALIZAÇÃO)		LOCAL E DATA DE PREENCHIMENTO		ASSINATURA DO MOTORISTA DA ESCOLTA	



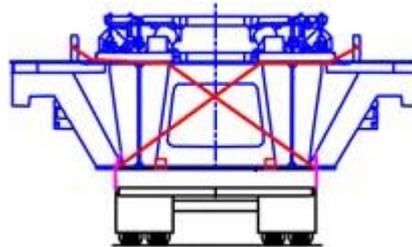
ANEXO IX

Check-list Fiscalização Transporte de Cargas Indivisíveis



CARGA E VEÍCULOS

- () Altura total
- () Comprimento total
- () Largura total
- () Largura do veículo
- () Excesso lateral direito
- () Excesso lateral esquerdo
- () Comprimento do veículo
- () Excesso dianteiro
- () Excesso traseiro
- () Capacidade Máxima de Tração (CMT)
- () Tara
- () Peso Bruto Total Combinado (PBTC)
- () Peso da 1ª unidade de tração
- () Peso da 2ª unidade de tração
- () Peso do dolly
- () Peso da carreta
- () Peso da carga
- () Peso dos acessórios e contrapeso
- () Comprovante pagamento escolta
- () Plano de amarração da carga
- () Fotos legíveis





SECRETARIA DE LOGÍSTICA E TRANSPORTES
DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM

SUPERINTENDÊNCIA

ANEXO X

ESCOLTA



- () Pintura ou adesivado zebrado laranja e branca
- () 4 suportes em 45º, com bandeiras vermelhas
- () Nome da empresa e número do credencial (em preto na porta)
- () Luvas de raspa
- () Mat. combate a incêndio (02 ext. de 4km de CO2 ou Pó químico)
- () Trena de no mínimo 30 metros
- () 8 Cones de segurança laranja com refletivo branco
- () Colete com faixa refletiva branca
- () Lanterna
- () 4 Disp. independente portátil com luz amarelo âmbar
- () 2 Disp. de teto interm. ou rotativos âmbar (Res. CONTRAN 268/2008)
- () Certificado de Vistoria do Veículo de Escolta
- () Licença(s) do Motorista(s) Escolta
- () Radio de Comunicação *