

Um exemplo a seguir: peso máximo dos veículos de 4 eixos aumenta para 36 toneladas



Da esquerda para a direita: Peter Korath – Liebherr, Christoph Ressler – GVTB, Daniel Amschl – Liebherr

O parlamento austríaco aprovou o aumento do peso máximo dos veículos de 4 eixos para 36 toneladas. Este tipo de veículos é o mais utilizado para a entrega do betão pronto na Europa.

Em 2006 a Associação Austríaca do Betão Pronto iniciou este caminho. Elaborou uma carta com os argumentos a favor do aumento do peso máximo dos veículos de 4 eixos, de 32 toneladas para 35 toneladas. Os principais argumentos são a redução do volume de tráfego, a redução do ruído e a redução das emissões para a atmosfera. Esta iniciativa teve o apoio da Câmara Austríaca da Economia que representa todas as empresas na Áustria. A Câmara tem o direito de dar pareceres sobre novas leis e desde 2007 que este tópico fazia parte das suas reivindicações.

No entanto, a iniciativa foi bloqueada pelo ministro responsável por esta área, uma vez que era contra a alteração proposta.

A Associação Austríaca do Betão Pronto não desistiu e em 2012 patrocinou um estudo da Universidade Técnica de Viena sobre o impacto do aumento do peso máximo dos camiões-betoneira nas estradas. Este estudo considerou o aumento do peso máximo dos camiões-betoneira para 36, 39 e 41 toneladas e mostrou que o impacto nas estradas existentes seria muito reduzido em todos cenários. Assim, o argumento do efeito negativo para as estradas foi contrariado. Contudo, o ministro responsável não se deixou convencer. Com a nomeação de um novo ministro, no início de 2014,

a atitude política mudou. A Associação Austríaca do Betão Pronto continuou a promover o aumento do peso máximo dos veículos de 4 eixos para 36 toneladas. Com sucesso, em junho de 2015, o parlamento austríaco aprovou a nova lei.

Os produtores de camiões-betoneira reagiram imediatamente e já disponibilizam novos veículos de 4 eixos com balões de 9 e 10 metros cúbicos e com a capacidade máxima de 36 toneladas distribuída pelos eixos e sem ultrapassar o limite de 9,5 toneladas por eixo.

Também para os veículos já existentes a nova lei trouxe vantagens. Em mais de 50 por cento dos casos, foi possível aproveitá-los melhor: conseguiu-se aumentar o peso máximo para 34 ou 35 toneladas sem ultrapassar o peso máximo permitido por eixo.

Em Portugal, a APEB está a debater-se com os mesmos problemas da sua congénere austríaca. Em julho de 2015, contactámos o então Secretário de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações, Sérgio Silva Monteiro, por email. Apresentámos as vantagens da alteração e solicitámos uma reunião. A resposta foi negativa, com base num parecer negativo do IMTT em relação à iniciativa.

A APEB não vai desistir. Com o apoio da Associação Austríaca do Betão Pronto e da ERMCO vamos continuar a promover as vantagens do aumento do peso máximo. Estamos confiantes que vamos conseguir.