



João Duarte
Director Executivo da
Associação Portuguesa das
Empresas de Betão Pronto
(APEB)

Achamos que o transporte do betão pronto merece que a legislação seja ajustada e passe a integrar a lista das exceções

Alterações legislativas precisam-se

A indústria do betão pronto emprega diretamente mil e seiscientos trabalhadores. Representa um contributo superior a 200 milhões de euros para a economia nacional e está em crescimento desde 2013. A APEB, Associação Portuguesa das Empresas de Betão Pronto, é a entidade que defende os interesses dos fabricantes deste material de construção que é o mais utilizado na construção civil e obras públicas.

Empenhada em melhorar as condições para as empresas de betão pronto, a APEB defende algumas alterações legislativas.

A alteração mais urgente refere-se à legislação dos tempos de condução. Esta legislação é essencial para assegurar a segurança do transporte rodoviário nacional e internacional. Contudo, não é adequada para o setor do betão pronto. O transporte do betão pronto é efetuado com camiões-betoneira. O betão pronto é um produto rapidamente perecível e é essencial mantê-lo em movimento. O tempo usual entre o fabrico e a aplicação é de uma a duas horas. Por esta razão, a distância percorrida pelos camiões-betoneira é muito reduzida. A distância média percorrida por um camião-betoneira entre a central e a obra é de 17 km, como revelou o estudo realizado em 2013 pela ERMCO, Organização Europeia do Betão Pronto, em cinco países europeus. A tão curtas distâncias é muito pouco provável que o motorista atinja um estado de cansaço que o obrigue a fazer uma pausa de 45 minutos para descansar. Por isso, achamos que o transporte do betão pronto merece que a legislação seja ajustada e passe a integrar a lista das exceções. Vamos dar destaque a este tema no Dia do Betão 2018 que a APEB realiza em 24 de maio.

Outro assunto premente para as suas empresas associadas tem a ver com a legislação dos pesos máximos dos veículos. A maior parte dos camiões-betoneira são veículos de quatro eixos. Em 2017, o estado português promulgou uma nova legislação sobre este tema. Neste diploma, o peso máximo permitido para os veículos de cinco ou mais eixos foi aumentado de 40 para 44 toneladas. Este aumento é possível desde que o peso por eixo não ultrapasse as 9,5 toneladas. É com base neste princípio que a APEB defende o aumento do peso máximo dos veículos de quatro eixos de 32 para 36 toneladas. Esta alteração foi aprovada pelo parlamento austríaco em 2015. A indústria reagiu logo: os fabricantes de veículos introduziram alterações no design dos camiões de quatro eixos. Um aumento de apenas 30 centímetros na distância entre o segundo e o terceiro eixos já é suficiente para chegar às 36 toneladas sem que o limite por eixo seja ultrapassado.

Para Portugal, o aumento do peso máximo dos veículos de quatro eixos teria impactos muito positivos para a economia, o ambiente e a sociedade. O aumento da carga transportável permite eliminar uma em cada oito viagens de um camião-betoneira. Na prática, isto teria significado menos 12 500 viagens em 2016, quando o setor produziu e transportou um total de 3,2 milhões de metros cúbicos de betão pronto. Quais as vantagens diretas? Menos veículos pesados em circulação nas nossas estradas, menor consumo de combustível e, como consequência, menos emissões de dióxido de carbono e outros poluentes. Seria ainda um contributo importante para melhorar a balança comercial de Portugal, uma vez que permitiria diminuir as importações de petróleo. Queremos melhorar as condições para as empresas de betão pronto de uma forma responsável perante a sociedade e o ambiente. Vamos continuar a lutar por estas e outras melhorias.

NOTA: O CONSTRUIR manteve a grafia original do artigo