

Maioria das rodovias brasileiras são inseguras e apresentam mau estado de conservação

Postado em: 18/01/2019 às 12h48

(Assessoria de Imprensa Perkons)

14.00 Normal 0 21 false false false PT-BR X-NONE X-NONE

/* Style Definitions */ table.MsoNormalTable

{mso-style-name:"Tabela normal"; mso-tstyle-rowband-size:0; mso-tstyle-colband-size:0; mso-style-noshow:yes; mso-style-priority:99; mso-style-parent:""; mso-padding-alt:0cm 5.4pt 0cm 5.4pt; mso-para-margin-top:0cm; mso-para-margin-right:0cm; mso-para-margin-bottom:10.0pt; mso-para-margin-left:0cm; line-height:115%; mso-pagination:widow-orphan; font-size:11.0pt; font-family:"Calibri","sans-serif"; mso-ascii-font-family:Calibri; mso-ascii-theme-font:minor-latin; mso-hansi-font-family:Calibri; mso-hansi-theme-font:minor-latin; mso-fareast-language:EN-US;}

Maioria das rodovias brasileiras são inseguras e apresentam mau estado de conservação

O Brasil é um país predominantemente rodoviário. Isso porque, depois da segunda guerra mundial, houve investimento na construção de estradas como uma forma de interligar o vasto território e escoar a produção agrícola. A escolha por vias asfaltadas foi mantida ao longo dos anos e configura o que temos hoje: rodovias como principal maneira de transporte. A maioria das estradas brasileiras é insegura e está em mau estado de conservação. De acordo com [levantamento](#) da Confederação Nacional do Transporte (CNT) quase metade dos 98,5 mil km de rodovias avaliadas apresenta algum tipo de defeito no pavimento. Segundo a análise, 49,9% dos trechos foram classificados como regulares, ruins ou péssimos, 42,4% dos trechos são ótimos e 7,7% foram qualificados como bons. Irregularidades, buracos, trechos destruídos e ausência de acostamento são os principais fatores que podem levar a acidentes. Além disso, a qualidade do pavimento também interfere no desgaste, consumo de combustível e desempenho do veículo. O diretor da empresa especializada em gestão de trânsito, Perkons, Luiz Gustavo Campos destaca que enquanto o Brasil for um país rodoviário, é preciso tornar os trajetos seguros, investindo na melhoria da infraestrutura, fiscalização e educação dos usuários da via. "As rodovias ainda apresentam um alto índice de acidentes. Em 2013, [segundo a Polícia Rodoviária Federal](#), foram registradas 186.474 ocorrências com 8.415 vítimas fatais", alerta. Boa parte das rodovias ainda não é pavimentada – apenas 12%, de acordo com dados do boletim estatístico da CNT de abril de 2014. A movimentação anual de cargas e passageiros é feita majoritariamente por estradas, cerca de 61%. Ainda de acordo com a CNT o custo operacional da frota nacional poderia ser reduzido em cerca de 25%, caso todas as rodovias pavimentadas do Brasil estivessem em ótimo estado de conservação. Além das condições inadequadas do asfalto, ainda há motoristas que desrespeitam as normas para circulação em segurança. O engenheiro Nilson Tadeu Ramos Nunes, chefe do departamento de Engenharia de Transportes e Geotecnia da Escola de Engenharia da UFMG, complementa que a maioria das rodovias brasileiras tem desenhos muito antigos, deficiência na sinalização, muitas interseções em nível, muitas passagens urbanas e baixa fiscalização na circulação de veículos, principalmente no que se refere aos veículos de carga que trafegam com excesso entre eixos e longas jornadas.

Nos últimos anos a falta de manutenção ainda é um dos problemas mais graves enfrentados hoje pelo sistema rodoviário nacional, de acordo com o engenheiro e coordenador Regional da Associação Nacional dos Transportes Públicos (ANTP), César Cavalcanti. "A ela (falta de manutenção), juntam-se a insuficiência de uma fiscalização rigorosa e a escassez de recursos, que reduz o alcance e a profundidade das medidas necessárias ao aprimoramento das condições de tráfego como, por exemplo, balanças dinâmicas, radares móveis e fixos, painéis de mensagens variáveis, lombadas eletrônicas, câmeras aptas ao OCR e a própria ampliação do efetivo da Polícia Rodoviária Nacional", avalia.

Para tornar o transporte de cargas do país mais atrativas, Cavalcanti sugere que é preciso explorar o potencial da navegação interior, da cabotagem e das ferrovias de longa distância para diminuir o custo dos transportes de cargas volumosas, reduzir o desperdício de combustível fóssil e preservar o meio ambiente da poluição atmosférica que se origina, em grande parte, no setor rodoviário. "Para tanto, essas modalidades precisam ser mais ágeis, seguras e confiáveis, recebendo as melhorias e ampliações de infraestrutura de que carecem, as prioridades operacionais devidas e a eliminação de filas e atrasos nos processos de carga e descarga.

(Assessoria de Imprensa Perkons)