



Lei prioriza segurança e proíbe uso de pneus reformados em motocicletas

Defeita na geometria do pneu e instabilidade da direção são motivos que impedem o uso e serviço de recauchutagem dos itens para veículos duas rodas

Andar de motocicleta pode ser considerada uma atividade de risco. Por isso, é essencial que o usuário esteja com todos os equipamentos em ordem, especialmente os pneus, que são os únicos pontos de contato do veículo com o solo. Pensando na segurança dos motociclistas, a legislação proíbe, desde 2004, o uso de pneus reformados em veículos de duas rodas.

“O papel do pneu em veículos de duas ou três rodas é fundamental para a segurança do motociclista, porque, em caso de falha, pode causar perda total de controle. Por isso, o uso dos pneus originais e em bom estado é fundamental para garantir segurança, conforto ao rodar, aderência nas acelerações e frenagens, equilíbrio e movimento de inclinação do veículo”, explica Klaus Curt Müller, presidente da ANIP.

Um [estudo](#) realizado em 2013 pela Abraciclo, em parceria com a FMUSP e HCFMUSP, aponta que 8% dos acidentes com motociclistas são causados por problemas de manutenção, sendo que os piores itens de conservação observados foram pneus (11%) e freios (7%).

Questões técnicas

O pneu de motocicleta não foi projetado para ter uma segunda vida. Isso acontece porque a carcaça, que serve de estrutura do pneu, sofre um grande desgaste ao fim de sua primeira vida, impactando o pneu como um todo. As reduzidas espessuras dos materiais dificultam a raspagem e há grande chance da formação de rugas, bolhas e má adesão quando há aplicação do material de reforma.

Deste modo, as tensões e deformações da área de contato do pneu com o solo interferem na sua geometria e assimetria, e favorecem o possível descolamento da estrutura reconstruída. A má condição das ruas e estradas também acelera a fadiga dos materiais, mediante sucessivos impactos que podem causar uma avaria acidental.

A dirigibilidade e segurança dependem da geometria da suspensão da motocicleta. Alguns ângulos são fundamentais para isto, entre eles o camber, que é o ângulo criado quando a motocicleta se inclina durante uma curva, sendo que traseiro é diferente do dianteiro. A dinâmica da realização de uma curva sem escorregamento do motociclista depende da curvatura do pneu, que pode ser prejudicada, em caso de reforma. Por esses motivos, o prolongamento do uso do pneu duas rodas interfere diretamente na dirigibilidade.



Proibido por lei

A Resolução 158/2004 do Conselho Nacional de Trânsito (Contran) e a Portaria 554/2015 do Inmetro proíbem, respectivamente, o uso e o serviço de reforma de pneus em todo o território nacional. Portanto, a recapagem de pneus duas rodas é considerada uma prática ilegal do mercado.

A fiscalização sobre utilização ou serviço de reforma é feita pelo Inmetro, Instituto Estadual de Pesos e Medidas (IPEM), Polícia Militar, Polícia Rodoviária e Departamento Estadual de Trânsito (Detran). “Se os fiscais flagrarem um estabelecimento fazendo serviço de recauchutagem de pneus de motocicletas, podem fechá-lo”, esclarece Curt.

Além das questões técnicas, o comportamento dos motociclistas é fundamental para aumentar a vida útil de um pneu e, assim, oferecer mais segurança. Por isso, a ANIP recomenda que todo motociclista realize a manutenção adequada de seu veículo para garantir as melhores condições de segurança, bem como realize a troca de um pneu desgastado por um novo, quando necessário.

Sobre a ANIP e Reciclanip

A ANIP – Associação Nacional da Indústria de Pneumáticos (www.anip.org.br), fundada em 1960, representa a indústria de pneus e câmaras de ar instalada no Brasil, que compreende doze empresas (Bridgestone, Continental, Dunlop, Goodyear, Levorin, Maggion, Michelin, Pirelli, Rinaldi, Titan, Tortuga e NeoTec) com 20 fábricas instaladas nos Estados de São Paulo (nove), Rio de Janeiro (duas), Rio Grande do Sul (duas), Bahia (três), Paraná (três) e Amazonas (uma). Ao todo, responde por 28 mil empregos diretos e 120 mil indiretos, que abrangem uma rede com mais de 4.500 pontos de venda no Brasil.

Em 2007, a ANIP criou a Reciclanip (www.reciclanip.org.br), voltada à coleta e destinação de pneus inservíveis no país. Originária do Programa Nacional de Coleta e Destinação de Pneus Inservíveis, de 1999, a Reciclanip é considerada uma das principais iniciativas na área de pós-consumo da indústria brasileira, por reunir mais de mil pontos de coleta no Brasil. Desde 1999, quando começou a coleta pelos fabricantes, 4,28 milhões de toneladas de pneus inservíveis foram coletados e destinados adequadamente, o equivalente a 857 milhões de pneus de passeio. O trabalho de logística reversa da Reciclanip já recebeu vários reconhecimentos, como o Prêmio E, concedido pela UNESCO em parceria com a Prefeitura do Rio de Janeiro e o Instituto E; o Prêmio FIESP como exemplo de ação de sustentabilidade; e o Prêmio Opinião Pública (POP) dos Conselhos de Relações Públicas pelo trabalho de conscientização da população sobre o recolhimento e destinação adequada dos pneus inservíveis.

Mais informações para a imprensa:

PUBLICIS CONSULTANTS

Elaine Cruz – (11) 3169-9314 – elaine.cruz@publicisconsultants.com

Patrícia Lucena – (11) 3169-9325 – patricia.lucena@publicisconsultants.com