



CÂMARA DOS DEPUTADOS
DEPUTADO CHRISTINO AUREO – PP/RJ

PROJETO DE LEI Nº de 2021

(Do Sr. Christino Áureo)

Dispõe sobre a criação da Política Nacional de Mobilidade Rural e Apoio à Produção — Estradas da Produção Brasileira e dá outras providências.

O Congresso Nacional DECRETA:

Art.1º Fica instituída a Política Nacional de Mobilidade Rural e Apoio à Produção — Estradas da Produção Brasileira — para assegurar a locomoção e o bem estar socioeconômico das pessoas e suas famílias, por meio de estradas vicinais que permitam a mobilidade contínua de veículos com a garantia do escoamento dos produtos de origem agrossilvopastoril.

Art. 2º Constituem objetivos estruturantes da Política Nacional de Mobilidade Rural e Apoio à Produção — Estradas da Produção Brasileira:

I – apoio à produção de pequeno porte realizado por trabalhadores da agricultura familiar e demais populações residentes em áreas rurais;



* C D 2 1 3 1 4 9 6 5 3 0 0 0 *

II - assegurar condições adequadas de tráfego, preferencialmente à população rural, mediante a manutenção, recuperação, revitalização e desobstrução de pontos críticos existentes em estradas vicinais de produção implantadas, pavimentadas ou não;

II- garantir o escoamento da produção agrossilvopastoril das unidades produtivas locais;

III - apoio a mecanização necessária ao desenvolvimento das atividades relacionadas à produção nas atividades rurais;

IV– permitir o acesso aos polos locais de interesse turístico;

V – viabilizar a aquisição de máquinas e equipamentos necessários à construção e recuperação de estradas vicinais;

VI – oportunizar a construção e recuperação de pontes e pontilhões;

VII – assegurar meios para a aquisição de veículos garantidores da mobilidade dos trabalhadores rurais e de suas famílias para suprir a deficiência do sistema regular de transportes; e

VIII – possibilitar o financiamento de custeio para aquisição de combustíveis; pagamento de operadores e a manutenção preventiva e corretiva de máquinas e equipamentos.

Art. 3º As estradas vicinais de produção são equipamentos viários de natureza geográfica local, tendo como característica determinante a ligação entre diversas localidades ou povoações rurais que se comunicam com unidades de produção e centros de consumo, além de possibilitar o acesso a locais de interesse turístico, possuindo as seguintes características:

I – preservação do traçado original, permitindo a eficiência de trafegabilidade na área de influência das áreas produtivas;

II – largura aproximada de seis metros conferindo economia no volume de construção e recuperação com a redução significativa de obras de terraplenagem;



* C D 2 1 3 1 4 9 6 5 3 0 0 0 *

III – implantação ou recuperação realizada com materiais naturais e resíduos de construção na base e sub-base, obtidos na região de influência garantindo economia e preservação ambiental;

IV – manutenção da sinuosidade original do equipamento viário, com ajustes naturais para limitar, propositadamente, a velocidade de mobilidade como condição efetiva de segurança , além de evitar a passagem de veículos de grande porte evitando-se danificação na base de rolamento;

Art. 4º Para o permitir o diagnóstico dos níveis necessários de intervenção, decorrentes da política pública estruturante, as estradas vicinais de produção estão classificadas na seguinte ordem:

I - Classe A — estradas totalmente pavimentadas;

II - Classe B — estradas com pavimentação apenas de pontos críticos;

III - Classe C — estradas com regularização do leito com aplicação de materiais naturais e resíduos de construção na base e sub-base;

IV - Classe D — estradas apenas com regularização do leito, desprovida de aplicação de materiais naturais e resíduos de construção na base e sub-base;

V - Classe E — estradas sem qualquer manutenção.

Art. 5º A política das Estradas da Produção Brasileira será implantada e gerenciada pelo Ministério do Desenvolvimento Regional em articulação com os Ministérios da Agricultura, Pecuária e Abastecimento; e da Infraestrutura.

Parágrafo único – a execução da política das Estradas da Produção Brasileira se dará por meio de convênios firmados entre a União e os Estados e o Distrito Federal, Municípios e consórcios intermunicipais, na conformidade com os critérios de admissibilidade definidos em Decreto regulamentador.

Art. 6º No âmbito da Política Nacional de Mobilidade Rural e Apoio à Produção será criado o conselho consultivo das Estradas da Produção Brasileira com a participação dos seguintes órgãos e representações de classe:



* C D 2 1 3 1 4 9 6 5 3 0 0 0 *

I – Casa Civil da Presidência da República, que presidirá;

II - Ministério do Desenvolvimento Regional;

II - Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento

III - Ministério da Infraestrutura

IV – Ministério da Economia;

V – Governos Estaduais;

VI – Governos Municipais;

V – Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil - CNA

VI – Confederação Nacional dos Trabalhadores Rurais Agricultores e Agricultoras Familiares - CONTAG

Parágrafo único – a constituição, operacionalização e funcionamento do conselho consultivo dar-se-á conforme regras estabelecidas no Decreto regulamentador.

Art. 7º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação e será regulamentada no prazo de 90 (noventa) dias.



* C D 2 1 3 1 4 9 6 5 3 0 0 0 *

JUSTIFICAÇÃO

A presente proposição tem por objetivo a instituída a Política Nacional de Mobilidade Rural e Apoio à Produção, ora denominada: Estradas da Produção Brasileira. Com efeito, é interessante destacar preliminarmente, que o conjunto de estradas vicinais distribuídas em todo o território nacional, deveria receber a atenção que a importância estratégica da interface existente com os mais variados vetores econômicos de desenvolvimento. Infelizmente não é isso que se verifica quando da formulação de projetos estruturantes para o desenvolvimento do País. Mais das vezes, as estradas vicinais são tratadas como equipamentos de segunda linha sem que haja um planejamento transversal com outros equipamentos de mobilidade nem com os centros consumidores em geral. Lamentavelmente o tratamento conferido às estradas vicinais nas áreas de produção rural, remete ao conformismo de ação, sem que haja políticas estruturantes condizentes com a natureza operacional e com a importância que tais equipamentos deveriam receber.

No mundo real e no contexto do desenvolvimento socioeconômico brasileiro, é notório, que as estradas vicinais de produção — implantadas no meio rural — são equipamentos públicos essenciais e de suporte à economia local, com reflexos na macroeconomia nos mais variados setores. Os ganhos de escala e resultados positivos decorrentes da existência de artérias primárias de locomoção, com manutenção regular e de qualidade, podem ser aferidos na pujança das cadeias produtivas; na agregação de valores e custos de oportunidade na produção; na geração de milhares de postos de ocupação; e principalmente na retenção de um grande universo de famílias nas suas localidades de origem com geração de postos de trabalho qualificado aos cidadãos, evitando-se a consequente ocupação desordenada de centros urbanos já saturados.

As estradas vicinais no meio rural — como é sabido ao longo dos tempos — são os meios de mobilidade e transportes, imprescindíveis no deslocamento interno das famílias residentes em comunidades rurais e por vezes constituindo-se como única via para escoamento



* C D 2 1 3 1 4 9 6 5 3 0 0 0 *

da produção da agricultura familiar, reconhecido segmento vital para o agronegócio brasileiro, seja de pequeno, médio ou grande porte. Quando o pressuposto da geração de renda e melhoria social — está delimitado no universo municipal e nas áreas rurais — é evidente que a estrutura local de mobilidade assume a condição essencial do desenvolvimento sustentável, com qualidade de vida para a sociedade como um todo.

Em boa parte dos municípios brasileiros e nas pequenas aglomerações urbanas no País, as estradas vicinais são as únicas artérias integradoras do sistema produtivo e social. Uma vez que tais sistemas de mobilidade estejam obstruídos ou comprometidos pela falta de manutenção, inevitavelmente haverá estrangulamento nas cadeias de distribuição e produção de alimentos e outros produtos integrantes dos segmentos produtivos de transformação. Nesse sentido, é adequado afirmar que sem a implantação de uma política pública adequada de manutenção de estradas vicinais de produção, a possibilidade de um colapso na capacidade de ir e vir da população rural, e do sistema produtivo local, é totalmente previsível. A estrada vicinal, em regra, é o primeiro equipamento viário por onde a produção primária sai da unidade produtiva em direção aos centros urbanos de consumo. Neste aspecto, entende-se por uma política pública de mobilidade rural e apoio produtivo, o incremento dos meios que possibilitem as condições satisfatórias para a conservação nas superfícies de rolamento das estradas, deixando-as em condições estruturais adequadas com a redução de acidentes; dos custos operacionais dos veículos que trafegam; na satisfação das comunidades beneficiárias; além da diminuição direta nos valores finais dos produtos transportados.

É fato, que sem a devida conservação preventiva, o estado precário das rodovias vicinais influirá diretamente no custo do transporte e na qualidade do produto transportado. Trechos de estradas comprometidos por erosões; perda de base da estrutura principal de rolamento; deterioração de pontes e guias de escoamento de águas, dentre outros, ocasionam danos aos veículos de passeio e carga. As avarias havidas nas estradas vicinais acarretam a interdição de ligação entre as comunidades com a paralização do tráfego; elevação



* C D 2 1 3 1 4 9 6 5 3 0 0 0 *

significativa de custos de combustíveis; perdas da safra e, por vezes, perdas de vidas ante a impossibilidade da circulação de veículos do sistema de saúde. Tais circunstâncias ocasionam a insegurança produtiva, alimentar e social de significativa parte das populações rurais nos municípios.

Todas as questões ora elencadas, dentre tantas outras, amplificam a necessidade do programa estruturante de recuperação e manutenção preventiva dessas vias, ora apresentado, configurando-se ao final como uma política pública essencial para a agregação direta de emprego e renda da parcela significativa da sociedade à exemplo do que correu com o Estado do Rio de Janeiro quando da implantação do programa “Estradas da Produção”, com êxitos perenes na melhoria sócio econômica da população beneficiária.

Segundo o Departamento nacional de Infraestrutura Terrestre-DNIT, em 2015 quase 80% da malha viária brasileira era não pavimentada. No conjunto das estradas sem pavimentação, é fato que as artérias vicinais representam a maior quantitativo desse universo. Por outro lado, e segundo o Censo do IBGE, de 2010, a população do Brasil era constituída por 190.732.694 pessoas. Destas, segundo o Instituto, cerca de 84% (160.879.708 pessoas) viviam em zonas urbanas e aproximadamente 16% (29.852.986 pessoas) em áreas rurais. Não obstante os números absolutos, a parcela menor residente nas áreas rurais, de longe, garante, em quase a totalidade, a produção de alimentos e outros bens de consumo primário para o conjunto da população brasileira. Os dados estatísticos reforçam ainda mais a importância de uma política pública estruturante que garanta a mobilidade das pessoas e dos veículos para garantir sustentabilidade à produção nacional. Para tanto, temos convicção que a União, por meio do Ministério do Desenvolvimento Regional, do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento e do Ministério da Infraestrutura, com apoio da Casa Civil da Presidência da República e Ministério da Economia, — por meio de parcerias com os Estados e o Distrito Federal, Municípios e consórcios intermunicipais — com utilização de diagnósticos técnicos apropriados e de referência — terão todas as condições de selecionar



* C D 2 1 3 1 4 9 6 5 3 0 0 0 *

e planejar quais as intervenções deverão ser realizadas em estradas vicinais dando sustentabilidade no desenvolvimento econômico e social do Brasil. No mesmo sentido, entendemos fundamental a disponibilização de meios para aquisição de máquinas e equipamentos apropriados para dar sentido à presente política pública, agregando-se apoio na mecanização de áreas produtivas — além de dispor de veículos adequados para suprir a falta de transporte regular para a mobilização dos trabalhadores rurais e de suas famílias.

Diante das questões estabelecidas e na certeza que a Política Nacional de Mobilidade Rural e Produção, denominada: Estradas da Produção Brasileira, trará benefícios incomensuráveis a um conjunto significativo de brasileiros, — responsáveis em grande parte pelo agronegócio nacional — é que postulamos o apoio incondicional dos nossos pares na aprovação da presente proposição.

Sala das Comissões, 30 de março de 2021.

CHRISTINO AUREO
PP/RJ



* C D 2 1 3 1 4 9 6 5 3 0 0 0 *