

COMISSÃO DE AGRICULTURA, PECUÁRIA, ABASTECIMENTO E DESENVOLVIMENTO RURAL

PROJETO DE LEI Nº 1.146, DE 2021

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

Autor: Deputado CHRISTINO AUREO

Relatora: Deputada ALINE SLEUTJES

I - RELATÓRIO

O Deputado Christino Áureo apresentou o Projeto de Lei nº 1.146, de 2021, pelo qual propõe a criação da Política Nacional de Mobilidade Rural e Apoio à Produção - Estradas da Produção Brasileira. O objetivo é assegurar a mobilidade das pessoas que vivem no meio rural, bem como o escoamento por estradas vicinais dos produtos de origem agrossilvopastoril.

Para o orientar o diagnóstico das intervenções necessárias, a proposição estabelece que as estradas vicinais de produção serão classificadas segundo o enquadramento em uma entre cinco condições diferentes de pavimentação.

O Projeto de Lei prevê ainda a criação do Conselho Consultivo das Estradas da Produção Brasileira, que contará com a participação de órgãos dos governos federal, estaduais e municipais, além de representantes da Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA) e da Confederação Nacional dos Trabalhadores Rurais Agricultores e Agricultoras Familiares (CONTAG).

A proposição tramita em regime ordinário, está sujeita à apreciação conclusiva pelas comissões e foi distribuída para a manifestação inicial desta Comissão de Agricultura, Pecuária, Abastecimento e Desenvolvimento Rural e para posterior



avaliação das Comissões de Viação e Transportes e de Constituição e Justiça e de Cidadania. Nesta Comissão, não foram apresentadas emendas.

É o relatório.

II - VOTO DA RELATORA

Por intermédio do Projeto de Lei nº 1.146, de 2021, o nobre Deputado Christino Áureo propõe medida de substancial importância para a população que desenvolve suas atividades no meio rural: a instituição da política nacional dedicada à mobilidade rural e ao apoio ao escoamento da produção.

A proposição tem por objetivo assegurar condições adequadas de tráfego nas estradas vicinais rurais, pavimentadas ou não, mediante manutenção, recuperação, revitalização, desobstrução e construção de pontes e pontilhões. Em última instância, busca-se garantir a mobilidade de pessoas e o escoamento da produção do campo.

Para esta relatora, a medida é da mais elevada relevância, dadas as restrições impostas pela precariedade em que se encontram grande parte das vias vicinais que servem as comunidades rurais. A esse respeito, não é demais lembrar que inúmeros estudos constataam que parte significativa dos ganhos de eficiência duramente conquistados pelos sistemas produtivos agropecuários é perdida no trajeto até os centros de consumo.

Em algumas localidades a precariedade das estradas vicinais é tamanha que se torna mais efetivo expressar a distância até os centros urbanos ou consumidores em número de horas para percorrê-la e não pela quantidade de quilômetros que os separa.

É importante ressaltar que a consolidação do Brasil como competidor e ator de peso no mercado exportador de *commodities* agropecuárias somente se dará com a adequação e manutenção das redes de suporte à logística do agronegócio, pois este é um fator essencial ao escoamento desses produtos até os pontos de armazenagem e posteriormente às rotas de navegação.



O modal rodoviário do Brasil é extremamente importante para a economia brasileira. Estima-se que cerca de 65% do transporte de cargas passa por rodovias. De acordo com o Anuário da Confederação Nacional do Transporte (CNT) de 2020, a condução de cargas atualmente é feita por 219.956 empresas, 435 cooperativas e 724.098 autônomos registrados. A frota cadastrada total é de 2.270.861 veículos autorizados.

Segundo dados do Fórum Econômico Mundial, a qualidade da malha rodoviária brasileira possui nota 3 em uma escala de 1 (pior) a 7 (melhor), o que faz com que o país figure na posição 116 entre os 141 países analisados. A conectividade dessa malha, por sua vez, possui nota 76,1 em uma escala de zero (pior) a 100 (melhor), deixando o Brasil na posição de número 69 entre 141 países.

De acordo com o estudo Estradas Vicinais x Escoamento da Produção Agropecuária do Brasil, feito pela Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA), cerca de 700 mil quilômetros de estradas vicinais do Brasil precisam de manutenção e 85 mil de ampliação para escoar a produção agropecuária, levar os insumos às fazendas e garantir à população rural mobilidade e acesso a serviços básicos, como educação, saúde e consumo. As vicinais, também chamadas de agrovilas ou estradas municipais, representam 68,1% do total da malha viária brasileira, atingindo média de 83,3% na Região Norte e de 77,1% no Centro-Oeste.

Por meio do cruzamento de dados da extensão das rodovias e das vicinais com os níveis de precipitação e produção agropecuária das microrregiões, o levantamento da CNA também identificou as áreas que têm maior vulnerabilidade de transporte. Santarém, no Pará, lidera o ranking nas microrregiões com alta produção, seguida por quatro cidades do Mato Grosso, o maior produtor de grãos do país.

Além disso, a falta de manutenção afeta também as rodovias estaduais e federais. Um mapeamento de 1,72 milhão de quilômetros de rodovias do Brasil indica que desse total, só 12,5% são pavimentadas e o pavimento de mais da metade, 59%, está em estado regular, péssimo ou ruim.

As condições ruins das rodovias brasileiras aumentam o custo operacional do transporte e, por consequência, o custo final para o consumidor, reduzindo também a competitividade dos produtos. Em média, as empresas de



transporte têm um custo operacional acrescido de 28% quando circulam em estradas com más condições.

Estudos apontam que se o pavimento fosse ótimo, geraria uma economia anual de R\$ 931,8 milhões só em óleo diesel e os veículos deixariam de emitir 2,46 milhões de toneladas de CO2 equivalente, cuja compensação exigiria o plantio de 15 milhões de árvores que levariam 20 anos para equilibrar a emissão causada pelo diesel.

Diante do exposto, sem medo de errar, pode-se afirmar que o meio rural estará tão mais próximo do meio urbano e dos canais de comercialização que viabilizam a entrega de seus produtos quanto mais conservadas estiverem suas estradas vicinais que os servem.

Na tentativa de promover alguns ajustes, apresento substitutivo à proposição, que além de reestruturá-la, confere-lhe novo nome à política que se pretende implantar.

Isso posto, voto pela aprovação do Projeto de Lei nº 1.146, de 2021, na forma do substitutivo anexo.

Sala da Comissão, em de de 2021.

Deputada ALINE SLEUTJES
Relatora



COMISSÃO DE AGRICULTURA, PECUÁRIA, ABASTECIMENTO E DESENVOLVIMENTO RURAL

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 1.146, DE 2021

Dispõe sobre a Política Nacional de Mobilidade Rural e de Apoio ao Escoamento da Produção Agropecuária (Estradas Vicinais), e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei institui a Política Nacional de Mobilidade Rural e de Apoio ao Escoamento da Produção Agropecuária (Estradas Vicinais), destinada a assegurar a adequada locomoção de pessoas e o escoamento da produção agrossilvopastoril por estradas vicinais.

Art. 2º Para os fins desta Lei, estradas vicinais são estruturas viárias que permitem o livre fluxo de pessoas, bens e serviços entre comunidades rurais, unidades de produção agrossilvopastoril, empreendimentos turísticos rurais e centros de consumo.

Art. 3º Constituem objetivos da Política Nacional de Mobilidade Rural e de Apoio ao Escoamento da Produção Agropecuária (Estradas Vicinais):

I – garantir a mobilidade de pessoas nas áreas rurais, em especial naquelas com concentração de agricultores familiares e nas de interesse turístico;

II – garantir o escoamento da produção agrossilvopastoril, em especial a oriunda da agricultura familiar;

III - assegurar condições adequadas de tráfego nas estradas vicinais rurais, pavimentadas ou não, mediante manutenção, recuperação, revitalização, desobstrução e construção de pontes e pontilhões.

Art. 4º As ações no âmbito da Política Nacional de Mobilidade Rural e de Apoio ao Escoamento da Produção Agropecuária (Estradas Vicinais) deverão, o tanto quanto possível:



I – preservar o traçado e a sinuosidade originais do equipamento viário, com ajustes para limitar a velocidade e evitar o trânsito de veículos de grande porte;

II – limitar-se à largura de seis metros, de forma a conferir economia no processo de construção, manutenção e recuperação;

III – utilizar na base e na sub-base das pistas de rolamento materiais naturais e resíduos de construção civil encontrados nas proximidades da estrada vicinal.

Art. 5º As estradas vicinais de que trata esta Lei serão classificadas segundo a intervenção necessária, conforme adiante indicado:

I - Classe A: totalmente pavimentadas;

II - Classe B: com pavimentação apenas de pontos críticos;

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

IV - Classe D: regularização do leito desprovida de aplicação de materiais naturais e resíduos de construção na base e sub-base;

V - Classe E: sem qualquer manutenção.

Art. 6º A execução da Política Nacional de Mobilidade Rural e de Apoio ao Escoamento da Produção Agropecuária (Estradas Vicinais) poderá ocorrer por meio de convênios firmados entre a União e os Estados e o Distrito Federal, Municípios e consórcios intermunicipais, segundo critérios a serem definidos em regulamento.

Art. 7º A Política Nacional de Mobilidade Rural e de Apoio ao Escoamento da Produção Agropecuária (Estradas Vicinais) contará com conselho consultivo composto por representantes:

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

II – do Ministério do Desenvolvimento Regional;

II – do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento

III – do Ministério da Infraestrutura

IV – do Ministério da Economia;

V – dos governos estaduais;



VI – dos governos municipais;

V – da Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA);

VI – da Confederação Nacional dos Trabalhadores Rurais, Agricultores e Agricultoras Familiares (CONTAG).

Parágrafo único. A constituição, as atribuições e o funcionamento do conselho consultivo de que trata este artigo serão definidos em regulamento.

Art. 8º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão, em de de 2021.

Deputada ALINE SLEUTJES
Relatora

