

# COMISSÃO DE AGRICULTURA, PECUÁRIA, ABASTECIMENTO E DESENVOLVIMENTO RURAL

## PROJETO DE LEI Nº 1.146, DE 2021

Dispõe sobre a 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.

A partir da apresentação do relatório ao PL 1.146, de 2021, no dia 21 de outubro de 2021 sob a forma de um substitutivo abriu-se o prazo regimental para apresentação de novas emendas. Ao término do prazo regimental verificou-se que foi apresentada 01(uma) nova emenda ao substitutivo, de autoria do nobre Deputado Celso Maldaner, que busca acrescentar a Confederação Nacional do Transporte na composição do Conselho Consultivo que representará a presente política.

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 constatarem 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.

A partir da apresentação do relatório ao PL 1.146, de 2021, no dia 21 de outubro de 2021 sob a forma de um substitutivo abriu-se o prazo regimental para apresentação de novas emendas. Ao término do prazo regimental verificou-se que foi apresentada 01(uma) nova emenda ao substitutivo, de autoria do nobre Deputado Celso Maldaner. Ainda, após



diálogo com o autor da proposição, alguns ajustes foram realizados no texto do primeiro substitutivo apresentado para a sua adequação.

Diante do exposto, votamos pela aprovação ao Projeto de Lei nº 1.146, de 2021, pela aprovação da Emendas nº 1 ao substitutivo inicial, nos termos de novo substitutivo ora apresentado em anexo.

Sala da Comissão, em        de        de 2021.



**Deputada ALINE SLEUTJES**

**Relatora**



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Aline Sleutjes  
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD214237252700>



# 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 Apoio à Produção — Estradas da Produção Brasileira, e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

**Art. 1º** Esta Lei institui a Política Nacional de Mobilidade Rural e Apoio à Produção — Estradas da Produção Brasileira, 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 Apoio à Produção — Estradas da Produção Brasileira:

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.

IV - Para efetivar a implementação da política constante no caput, ficam estabelecidos os seguintes pressupostos:



- a) Apoio à mecanização da produção rural;
- b) Apoio à aquisição de máquinas e equipamentos;
- c) Planejamento na aquisição de veículos garantidores da mobilidade dos trabalhadores rurais e de suas famílias;
- d) Planejamento no financiamento de custeio para aquisição de combustíveis, e na manutenção de máquinas e equipamentos.

**Art. 4º** As ações no âmbito da Política Nacional de Mobilidade Rural e Apoio à Produção — Estradas da Produção Brasileira 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 Apoio à Produção — Estradas da Produção Brasileira 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 Apoio à Produção — Estradas da Produção Brasileira contará com conselho consultivo composto por representantes:

- I – da Casa Civil da Presidência da República, que o presidirá;
- II – do Ministério do Desenvolvimento Regional;
- III – do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento
- IV – do Ministério da Infraestrutura
- V – do Ministério da Economia;
- VI – dos governos estaduais;
- VII- da Confederação Nacional do Transporte (CNT)
- VIII – dos governos municipais;
- IX – da Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA);
- X – 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

