

## COMISSÃO DE MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL

### PROJETO DE LEI Nº 132, DE 2011

(Apenso: PL 1.680, de 2011)

Altera a Lei nº 9.503, de 1997, para estabelecer como diretriz na pavimentação de vias públicas o emprego de massa asfáltica produzida com borracha de pneus inservíveis.

**Autor:** Deputado WELITON PRADO

**Relator:** Deputado GIOVANI CHERINI

## I – RELATÓRIO

O Projeto de Lei em epígrafe pretende alterar o Código de Trânsito Brasileiro – CTB (Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 2007), incluindo nele o art. 95-A, no capítulo da Engenharia de Tráfego, da Operação, da Fiscalização e do Policiamento Ostensivo de Trânsito, para estabelecer como diretriz na pavimentação de vias públicas o emprego de massa asfáltica produzida com borracha de pneus inservíveis.

Em sua justificção, o autor alega, com base em estudos científicos, que essa prática traz inúmeras vantagens à mistura asfáltica, entre as quais a redução do ruído, de trincas por fadiga e do envelhecimento por oxidação, bem como o aumento de sua flexibilidade, do ponto de amolecimento e da resistência à formação de trilhas, à derrapagem e às variações térmicas. Do aspecto legislativo, ressalta que o Estado de Minas Gerais já aprovou lei semelhante no início de 2011.

Apensado ao PL 132/2011 encontra-se o PL 1.680/2011, do Deputado Walney Rocha, que “determina que todos os programas de asfaltamento e recapeamento de rodovias priorizem a utilização do chamado ‘asfalto-borracha’, conhecido como ‘asfalto ecológico’”. Na justificação, baseada em estudos do LAPAV (Laboratório de Pavimentação da Escola de Engenharia da Universidade Federal do Rio Grande do Sul), o autor enfatiza que sua proposição vai ao encontro das intenções governamentais e sociais de promoção de um desenvolvimento ecologicamente correto, tornando mais barata a obra pública com a utilização do “asfalto borracha”.

Os projetos foram distribuídos a esta primeira comissão de mérito, onde ora nos cabe a elaboração do parecer quanto ao tema ambiental. Aberto o prazo para emendas no período 12-26/04/11, transcorreu ele *in albis*.

É o relatório.

## **II – VOTO DO RELATOR**

Os projetos de lei ora em foco estabelecem que, na pavimentação asfáltica ou recuperação de pavimento asfáltico de via pública, se deva dar preferência ao emprego de massa asfáltica produzida com borracha de pneus inservíveis, observadas as tecnologias e os percentuais de mistura definidos em norma técnica de engenharia.

Embora meritórias as iniciativas dos ilustres autores, do ponto de vista ambiental, em razão das vantagens que poderiam trazer à mistura asfáltica quanto à sua resistência e vida útil, bem como à segurança e conforto do usuário, e por propiciarem destinação adequada a um resíduo (a carcaça de pneu usado) que costuma provocar sérios problemas ao meio ambiente e à saúde humana, não seria prudente transformar tal diretriz em lei, pelas razões adiante externadas.

Mesmo após a recente Lei nº 12.305/2010 (Lei da Política Nacional de Resíduos Sólidos) ter estatuído, em seu art. 33, inciso III, a obrigação da estruturação e implementação de sistemas de logística reversa, para os fabricantes, importadores, distribuidores e comerciantes de pneus, mediante o retorno do produto após o uso pelo consumidor, de forma

independente do serviço público de limpeza urbana e de manejo dos resíduos sólidos, muito ainda se discute acerca de sua melhor destinação.

Isso decorre do fato de que o pneu é um resíduo perigoso, pois contém metais pesados tóxicos e até cancerígenos, tais como chumbo, cromo, cádmio e arsênio. Ele não é biodegradável, e contamina o solo e os recursos hídricos, além do ar, quando é queimado. À base de borracha, o pneu permanece na natureza como resíduo poluente por mais de 50 anos. A malha de aço que também entra na sua composição deixa resíduos no solo.

Assim, um projeto de lei que estabelecesse determinada destinação aos pneus usados – no caso, do emprego da borracha desses pneus na fabricação de massa asfáltica – deveria levar esses aspectos em consideração, pois essa medida pode não ser – e, certamente, não será – a mais indicada para todos os casos.

Não é questão, portanto, de negar a qualidade do referido produto, mas de escolher a melhor opção em cada situação diferente. A solução mais adequada seria, por exemplo, a determinação do uso do “asfalto borracha” no processo licitatório de obras específicas, quando o Poder Público entendesse fosse ele o mais indicado, por razões ambientais ou econômicas, e não o engessamento dessa previsão numa norma legal.

Do ponto de vista logístico, por ter o Brasil dimensões continentais e não haver a disponibilização do produto em todas as regiões, o custo de seu transporte e sua utilização imporiam ao usuário um preço não justificável sob o aspecto econômico.

Ademais, os projetos de lei em pauta não especificam os critérios técnicos e econômicos em que essa preferência deveria ser exercida, deixando para o proponente do serviço, no caso do projeto principal, justificar sua utilização sempre que o ligante asfáltico utilizado fosse diferente do “asfalto borracha”. Daí, se o projeto de lei principal fosse aprovado, todo e qualquer serviço de pavimentação deveria passar por um longo e demorado estudo técnico e científico, executado por profissionais altamente qualificados e que tivessem acesso a laboratórios de última geração, equipados para tal.

Desta forma, ante todas essas ponderações, somos pela **rejeição dos Projetos de Lei nº 132 e 1.680, ambos de 2011.**

Sala da Comissão, em        de        de 2011.

Deputado GIOVANI CHERINI  
Relator