

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 132, DE 2011 **(Apensado o Projeto de Lei nº 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 ZOINHO

I – RELATÓRIO

A proposição em análise, de autoria do ilustre Deputado Weliton Prado, altera o Código de Trânsito Brasileiro, com a finalidade de estabelecer que se dê preferência ao emprego de massa asfáltica produzida com borracha de pneus inservíveis na pavimentação asfáltica ou na recuperação de pavimento asfáltico de via pública. Segundo a proposta, o uso de qualquer outro material deve ser justificado no memorial descritivo do projeto de pavimentação ou de recuperação do pavimento. Além disso, a proposição determina que nos estudos de impacto ambiental concernentes a projetos rodoviários seja apresentada análise dos efeitos ambientais derivados da escolha do material de pavimentação.

Na justificação, o autor dá destaque a trabalhos acadêmicos que apontam vantagens no emprego do chamado asfalto borracha. Lembra que no Estado de Minas Gerais, aprovou-se lei que impõe ao poder público, na realização de obras viárias, a obrigação de dar preferência ao uso de massa asfáltica produzida com borracha de pneus inservíveis.

Apensado ao Projeto de Lei nº 132, de 2011, está o Projeto de Lei nº 1.680, de 2011, do Deputado Walney Rocha. A iniciativa determina que todos os programas de asfaltamento e recapeamento de rodovias priorizem a utilização do chamado asfalto borracha, ou asfalto ecológico.

Na justificação, o autor informa que pesquisa realizada na Universidade Federal do Rio Grande do Sul encontrou no asfalto borracha maior capacidade de resistência a esforços do que no asfalto convencional. Aponta, ainda, os benefícios do uso de material hoje descartado e que agride o meio ambiente.

Na Comissão de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável, ambos os projetos foram rejeitados, com base no argumento de que deve ser dado ao administrador público o poder de escolher, caso a caso, em função de contingências técnicas e econômicas, qual o material mais apropriado para a feitura do pavimento de via pública.

Encerrado o prazo regimental, não foram apresentadas emendas ao projeto nesta Comissão.

É o relatório.

II – VOTO DO RELATOR

É numerosa a literatura científica que aponta vantagens na utilização de borracha reciclada em misturas asfálticas. De fato, desde a década dos sessenta do século passado, estudos e pesquisas vêm sendo realizados no sentido de avaliar o desempenho de pavimentos cuja mistura asfáltica tenha ganhado o acréscimo de borracha oriunda de pneus inservíveis. Na ampla maioria dos casos, os resultados obtidos apontam para a existência de benefícios consideráveis, vis-à-vis o emprego de mistura convencional. Em consideração à infraestrutura, aumenta-se a durabilidade do pavimento, posto que o uso da borracha reduz o envelhecimento, por oxidação, do composto asfáltico, a formação de trincas e o aparecimento de deformações. Diminui-se, ainda, o nível de ruído ocasionado pelo trânsito de veículos e eleva-se o grau de aderência, diminuindo derrapagens. Em consideração ao meio ambiente,

dá-se destino nobre e útil a pneus inservíveis, cujo descarte, no Brasil, atinge a extraordinária quantidade de mais de 30 milhões de unidades/ano.

É bem verdade que aquele que procura asfalto-borracha no País ainda encontra um mercado tímido – a patente da tecnologia somente expirou no ano 2000 – e que pratica preços mais altos do que os cobrados pela mistura convencional. No entanto, estudos e a própria experiência revelam que, no longo prazo, a utilização do asfalto-borracha acaba por ser mais econômica, em face de aumentar a vida útil do pavimento em quase 50%, grosso modo. Não por acaso, algumas concessionárias que exploram rodovias vêm aderindo ao material – ele foi usado, por exemplo, nas rodovias Anchieta e Imigrantes. Outro sinal de que o asfalto-borracha é economicamente viável e tem demanda garantida é a presença da gigante Petrobrás Distribuidora nesse mercado.

Muito se debate se os benefícios comprovados do asfalto-borracha são o bastante para que a tecnologia ganhe espaço nos canteiros de obras de pavimentação, tornando-se a opção preferencial do mercado. Parece clara a tendência nesse sentido no caso dos empreendimentos privados, que, todavia, constituem uma pequena parcela do vasto conjunto de infraestruturas rodoviárias. Em sua maioria, as intervenções destinadas a pavimentar vias ou a recuperar pavimentos já existentes cabem ao poder público, seja ele federal, estadual ou municipal. Em se tratando de governos, infelizmente, observa-se que a regra costuma ser dar prioridade absoluta a tudo quanto possa reduzir o custo inicial de suas intervenções. Entre especificar, nas licitações, um material que trará ganhos em longo prazo, embora mais caro, e um convencional, cuja aquisição ainda é mais barata, quase sempre prevalece a segunda alternativa. É evidente que o curso dos acontecimentos – popularização da tecnologia, difusão do conhecimento dos benefícios do asfalto-borracha nos órgãos de trânsito e nos órgãos rodoviários, demonstrações cabais de redução de custo na exploração de rodovias, aumento da pressão ambientalista – aponta para a alteração desse quadro. Há de se convir, porém, que a estrutura e os modos de atuação da administração pública não costumam contribuir para que novas práticas, mesmo que comprovadamente benéficas, sejam adotadas com vigor e voluntariamente pelos agentes públicos. Há sempre certa timidez no alcance das escolhas e demora na execução delas. O próprio despreparo de boa parte dos órgãos públicos, especialmente no âmbito dos pequenos municípios, torna difícil que a atuação governamental se coadune ao que de melhor recomenda a ciência.

Em vista de todas essas coisas, não parece nada exótico tomar de empréstimo a força da lei para, preservado o critério da razoabilidade, estimular o uso do asfalto-borracha pelas entidades públicas encarregadas de obras de pavimentação. É exatamente isso o que faz o Projeto de Lei nº 132, de 2011. Não obriga, taxativamente, que se recorra ao novo material, uma vez que certas situações técnicas e econômicas podem não favorecer seu uso, mas concede a ele *status* preferencial, cabendo ao gestor público fundamentar a escolha que não recaia sobre o asfalto-borracha. Isto é, a proposição inverte o “ônus da prova”, deixando mais à vontade a administração pública que, em suas licitações, especifique a utilização da mistura em questão.

Cabe assinalar que o Projeto de Lei nº 132, de 2011, ao contrário do Projeto de Lei nº 1.680, de 2011, a ele apensado, altera o texto do Código de Trânsito Brasileiro, incorporando à lei em vigor o comando legal de que aqui se tem falado, o qual, no fim das contas, há de ser observado por todos os órgãos públicos que lidam com pavimentação de vias. Trata-se de procedimento mais aconselhável do que deixar a recomendação adentrar o mundo das leis em norma avulsa.

O voto, portanto, é pela aprovação do Projeto de Lei nº 132, de 2011, e pela rejeição do Projeto de Lei nº 1.680, de 2011, em que pese o inegável mérito deste último.

Sala da Comissão, em de de 2012.

Deputado ZOINHO
Relator