C0049410A

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 132-C, DE 2011

(Do Sr. Weliton Prado)

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; tendo parecer: da Comissão de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável, pela rejeição deste e do de nº 1.680/11, apensado (relator: DEP. GIOVANI CHERINI); da Comissão de Viação e Transportes, pela aprovação deste e pela rejeição do de nº 1.680/11, apensado (relator: DEP. ZOINHO); e da Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa deste e do de nº 1.680/11, apensado (relator: DEP. SARNEY FILHO e relator substituto: DEP. BENJAMIN MARANHÃO).

DESPACHO:
ÀS COMISSÕES DE:
MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL;
VIAÇÃO E TRANSPORTES E
CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD)

APRECIAÇÃO:
Proposição sujeita à apreciação do Plenário - Art. 24 II, “g”

S U M Á R I O

I – Projeto inicial

II – Projeto apensado: 1680/11

III – Na Comissão de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável:
- Parecer do Relator
- Parecer da Comissão
- Voto em separado

IV – Na Comissão de Viação e Transportes:
- Parecer do relator
- Parecer da Comissão

V – Na Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania:
- Parecer dos relatores
- Parecer da Comissão

PROJETO DE LEI Nº 132, DE 2011

(Do Sr. Weliton Prado)

Altera a Lei n.º 9.503, de 1997, para estabelecer como diretriz na pavimentação de vias públicas o emprego de massa asfáltica produzida com borracha de pneus inservíveis.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta lei altera o capítulo VIII do Código de Trâns ito Brasileiro – Lei n.º 9.503, de 23 de setembro de 1997 – para estabelecer como diretriz na pavimentação de vias públicas o emprego de massa asfáltica produzida com borracha de pneus inservíveis.

Art. 2º O Capítulo VIII da Lei n.º 9503, de 1997, passa a vigorar com as seguintes alterações:

"CAPÍTULO VIII
DA ENGENHARIA DE TRÁFEGO, DO MEIO AMBIENTE, DA OPER AÇÃO, DA FISCALIZAÇÃO E DO POLICIAMENTO OSTENSIVO DE TRÂNSIT O

.....

Art. 95-A. Na pavimentação asfáltica ou recuperação de pavimento asfáltico de via pública, deve-se dar preferência ao emprego de massa asfáltica produzida com borracha de pneus inservíveis, observados os percentuais de mistura definidos em norma técnica de engenharia.

§ 1º Sempre que outra opção for adotada, deve const ar do memorial descritivo do projeto de pavimentação o u de recuperação do pavimento de via pública os fundamentos da decisão.

§ 2º Todo estudo de impacto ambiental de projeto rodoviário deve contemplar a análise do tipo de pavimento a ser empregado, com respeito a suas implicações para o meio ambient e."

Art. 3º Esta Lei entra em vigor após decorridos cento e vinte dias de sua publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

O uso de borracha moída de pneus em massa asfáltic a é solução de engenharia que ganha cada vez mais reconhecimento, inclusive do ponto de vista legal. No começo deste ano, por exemplo, o Estado de Minas Gerais aprovou lei que impõe ao poder público o uso preferencial de massa asfáltica produzida com borracha de pneus inservíve is. Na academia, assim como em diversos organismos públicos de transporte mundo afora, a maioria das pesquisas e trabalhos publicados a respeito das propriedades do chamado asfalto borracha aponta vantagens substanciais da mistura. Para ilustrar o fato, passamos a transcrever trechos de alguns estudos científicos:

"*Estima-se que 40% dos gastos públicos com rodovias sejam empregados em pavimentos. Considerando-se os custos para os usuários (consumo de combustível, desgaste de pneuse equipamentos), da ordem de 10 vezes maiores que os custos para os organismos rodoviários (construção, manutenção e restauração), tem-se que os custos totais da modalidade rodoviária podem representar de 2 a 17%do PIB de um país (Paterson, 1991). Portanto, no caso da utilização d e pneus usados em obras de pavimentação, objeto de estudo deste trabalho e que será detalhado a seguir, além da redução significativa dos problemas ambient ais, as pesquisas devem primeiro considerar os impactos sobre a qualidade dos pavimentos asfálticos, pois as rodovias representam grande parcela dos investimentos em transportes.*"

.....

"*Muitas são as vantagens previstas em função da incorporação de borracha de pneus usados a cimento asfáltico. Merecem destaque:*

- redução do envelhecimento: a presença de antioxidantes e carbono na borracha dos pneus que é incorporada ao cimento asfáltico proporciona uma redução do envelhecimento por oxidação;

- aumento da flexibilidade: misturas asfálticas com o ligante asfalto-borracha são mais flexíveis que as misturas asfálticas convencionais (Stephens, 1982; Takallou e Hicks, 1988; McQuillen et al., 1988), em virtude da maior concentração de elastôme ros na borracha de pneus;

- aumento do ponto de amolecimento: a adição de borracha faz com que o ponto de amolecimento do ligante asfalto-borracha aumente em relação ao do ligante convencional (Salt er e Mat, 1990), o que significa um aumento da resistência ao acúmulo de eformaçãod permanente nas trilhas de rodas;

- redução da susceptibilidade térmica: o uso de um ligante asfalto-borracha proporciona misturas asfálticas mais resistentes às variações de temperatura, ou seja, tanto o desempenho a baixas quanto a altas temperaturas são melhores quando comparados com pav imentos construídos com ligante asfáltico convencional (Heiztman, 1992,Ruth et al., 1997)."

Sandra Oda e José Leomar Fernandes Júnior (2008). Borracha de pneus como modificador de cimentos asfálticos parauso em obras de pavimentação. Em http://www.periodicos.uem.br/ojs/index.php/ActaSciTechnol/article/view/2804/1855.

"*Os fatores que viabilizam tecnicamente a utilização de borracha reciclada de pneus em asfalto-borracha são : a redução do resíduo sólido e os benefícios decorrentes do emprego de as falto-borracha, como o aumento da tenacidade do asfalto e a redução de tri ncas, aumento da resistência à formação de trilhas, redução de ruído e aumento da resistência à derrapagem.*"

Carlos Antônio Dusse, Vanessa de Freitas Cunha Lins , Maria Elisa Scarpelli Ribeiro e Silva, e David José Ahouagi Vaz de Magalhães (2006). Aspectos técnicos, econômicos, logísticos, ambientais e soci ais da reutilização de pneus inservíveis para a produção de asfalto-borracha. Em http://www2.petrobras.com.br/tecnologia/esp/boletim_tecnico/v49_n1-3_jan-jun-2006/pdf/CarlosDusse.pdf

"(...) as evidências inicias da pesquisa em desenvolvimento são de que a mistura asfalto-borrac ha pode ser benéfica aos pavimentos, melhorando as propriedades de resistência ao acúmulo de deformação permanente (maior rigidez a elevadas tem peraturas) e de resistência à formação de trincas por fadiga (maior elasticidade). Além disso, as misturas asfalto-borracha ensaiadas também apresentaram suficiente resistência à formação de trincas por contração de origem térmica."

Sandra Oda e José Leomar Fernandes Júnior (2000). Resultados de avaliação de asfalto-borracha através de ensaios tr adicionais e ensaios da especificação superpave, em XIV ANPET.

"Portanto, há um espaço para desenvolvimento tecnológico que ainda não foi preenchido, mas com o tempo é possível que algumas das tecnologias que ainda estão incipientes prospere e isto modificará o mercado dos pneus inservíveis e valorizará o material. E também há espaço para atuação do poder público para aumentar a demanda dos produtos não poliméricos, principalmente do asfalto-borracha e Concreto DI® , o que também modificaria o mercado dos pneus inservíveis.

Desta forma, é importante para o aumento dos índices de reciclagem deste material, que a legislação em vigo r avance e incentive o desenvolvimento tecnológico da reciclagem de pneus, e que envolva em tais ações o poder público, segmentos de pneumáticos, instituições de pesquisa e centros tecnológicos. "

Flávia Gutierrez Motta (2008) A cadeia de destinação dos pneus inservíveis - o papel da regulação e do desenvolvim ento tecnológico. Em http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S1414-753X2008000100012&script=sci_arttext&tlng=g

CÂMARA DOS DEPUTADOS

Vistas essas manifestações, que constituem apenas um pequeníssimo excerto de toda produção dedicada ao estudo do asfalto-borracha, parece-nos haver razões bastantes para su bmeter ao exame da Casa este projeto de lei.

03 FEV 2011

Sala das Sessões, em de de 2011.

Deputado **WELITON PRADO**

LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997

Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

.....

CAPÍTULO VIII
DA ENGENHARIA DE TRÁFEGO, DA OPERAÇÃO, DA FISCALIZAÇÃO E DO POLICIAMENTO OSTENSIVO DE TRÂNSITO

.....

Art. 95. Nenhuma obra ou evento que possa perturbar ou interromper a livre circulação de veículos e pedestres, ou colocar em risco sua segurança, será iniciada sem permissão prévia do órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via.

§ 1º A obrigação de sinalizar é do responsável pela execução ou manutenção da obra ou do evento.

§ 2º Salvo em casos de emergência, a autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via avisará a comunidade, por intermédio dos meios de comunicação social, com quarenta e oito horas de antecedência, de qualquer interdição da via, indicando-se os caminhos alternativos a serem utilizados.

§ 3º A inobservância do disposto neste artigo será punida com multa que varia entre cinqüenta e trezentas UFIR, independentemente das cominações cíveis e penais cabíveis.

§ 4º Ao servidor público responsável pela inobservância de qualquer das normas previstas neste e nos arts. 93 e 94, a autoridade de trânsito aplicará multa diária na base de cinqüenta por cento do dia de vencimento ou remuneração devida enquanto permanecer a irregularidade.

CAPÍTULO IX
DOS VEÍCULOS

Seção I
Disposições Gerais

Art. 96. Os veículos classificam-se em:

I - quanto a tração:

a) automotor;

b) elétrico;

c) de propulsão humana;

d) de tração animal;

e) reboque ou semi-reboque;

II - quanto à espécie:

a) de passageiros:

1 - bicicleta:

2 - ciclomotor;
3 - motoneta;
4 - motocicleta;
5 - triciclo;
6 - quadriciclo;
7 - automóvel;
8 - microônibus;
9 - ônibus;
10 - bonde;
11 - reboque ou semi-reboque;
12 - charrete;
b) de carga:
1 - motoneta;
2 - motocicleta;
3 - triciclo;
4 - quadriciclo;
5 - caminhonete;
6 - caminhão;
7 - reboque ou semi-reboque;
8 - carroça;
9 - carro-de-mão;
c) misto:
1 - camioneta;
2 - utilitário;
3 - outros;
d) de competição;
e) de tração:
1 - caminhão-trator;
2 - trator de rodas;
3 - trator de esteiras;
4 - trator misto;
f) especial;
g) de coleção;
III - quanto à categoria:
a) oficial;
b) de representação diplomática, de repartições consulares de carreira ou organismos internacionais acreditados junto ao Governo brasileiro;
c) particular;
d) de aluguel;
e) de aprendizagem.

.....
.....

PROJETO DE LEI N.º 1.680, DE 2011

(Do Sr. Walney Rocha)

Determina que todos os programas de asfaltamento e recapeamento de rodovias priorizem a utilização do chamado "asfalto-borracha", conhecido como "asfalto ecológico".

DESPACHO:
APENSE-SE AO PL 132/2011.

APRECIAÇÃO:
Proposição Sujeita à Apreciação Conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

Art. 1º- Todos os programas de asfaltamento e recapeamento das rodovias federais, estaduais e municipais devem priorizar a utilização do chamado **"asfalto-borracha"**, também conhecido como **"asfalto ecológico"**.

Parágrafo Único - Por asfalto ecológico entende-se o asfalto que utiliza em sua composição a borracha reciclada de pneus descartados e de outros materiais recicláveis.

Art. 2º - O Poder Executivo Federal, Estadual e Municipal, através dos órgãos competentes, diligenciará em favor da adoção prioritária do asfalto ecológico, buscando a aquisição da tecnologia para a reciclagem de pneus e outros materiais recicláveis que possam ser utilizados para a produção e aplicação do asfalto ecológico, bem como viabilizando mecanismos para a coleta específica de pneus e outros produtos correlatos que sejam descartados.

Art. 3º - A utilização do asfalto ecológico não implica na vedação de outros métodos e materiais para asfaltamento e recapeamento de forma concomitante, devendo, dentro da

viabilidade técnica e orçamentária, sempre ser dado prioridade no processo ecológico previsto nesta lei.

Art. 4º- As despesas decorrentes da aplicação desta lei correrão a conta de dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 5º- O Poder Executivo dos Entes Federativos baixará os Atos que se fizerem necessários à regulamentação da presente Lei visando à sua fiel execução.

Art. 6º- Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

O projeto vai de encontro às intenções governamentais e sociais de promoção de um desenvolvimento ecologicamente correto e torna mais barata a obra pública com a utilização do "asfalto borracha".

É oportuna esta proposta que ora apresentamos, uma vez que o asfalto líquido é um resíduo do petróleo usado em combustível, onde são adicionados pedriscos, brita e pó de pedra, enquanto no "asfalto-borracha" utiliza-se, como ligante, a borracha, obtida das carcaças de pneus. O resultado final é excelente e redunda um aumento da vida útil da estrada pavimentada ou recapeada com o produto, além de proporcionar uma superfície mais rugosa, com maior e melhor aderência, o que permite uma condução mais segura dos veículos, evitando assim muitos acidentes. A pista fica também com maior resistência à incidência natural dos raios ultravioletas do Sol, além de ser uma forma de preservação da saúde da população.

Segundo dados o LAPAV-Laboratório de Pavimentação da Escola de Engenharia da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, indicou resultados surpreendentes na utilização do chamado "asfalto-borracha". Em duas pistas criadas para o teste, uma com pavimentação convencional e outra com aplicação do "asfalto-borracha", os resultados foram os seguintes:

Tipos de pistas	Presença de trincas:

- convencional	- após 100.000 ciclos
- com “asfalto-borracha”	- após 500.000 ciclos

Percebe-se que somente após 500.000 ciclos de teste sobre o “asfalto-borracha” começaram a surgir trincas na superfície, portanto, o material apresentou uma durabilidade cinco vezes maior que o produto convencional. O Prof. Dr. Jorge Augusto Pereira Ceratti considerou os resultados do teste “excelentes”, indicando a maior elasticidade e durabilidade do chamado “asfalto-borracha”. Além disso, o emprego desse tipo de asfalto apresenta uma vantagem ambiental simplesmente espetacular: diminui as carcaças de pneus descartadas, hoje um problema que agride o ambiente e que é preocupação mundial.

Da carcaça utilizada, a borracha entra na composição do asfalto, o aço volta para a siderúrgica e a fibra têxtil, para as indústrias têxteis. Assim, toda a carcaça é decomposta e reciclada, o que diminui um sério problema ambiental. Para se ter uma idéia dessa diminuição, cada tonelada do “asfalto-borracha” tem, em média, 180 quilos de pneu em sua composição. O produto já é empregado com sucesso em muitas estradas nacionais, concentrando no estado de São Paulo o seu maior emprego.

Dessa maneira, diante do exposto, conto com o apoio dos meus nobres pares para a aprovação deste indispensável projeto

Brasília, DF, 28 de Junho de 2011.

WALNEY ROCHA
DEPUTADO FEDERAL PTB/RJ

COMISSÃO DE MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL

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 justificação, 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.

2

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 8 de março de 2011.

Deputado GIOVANI CHERINI
Relator

III – PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável, em reunião ordinária realizada hoje, rejeitou o Projeto de Lei nº 132/2011, e o PL 1680/2011, apensado, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Giovani Cherini,contra os votos dos Deputados Penna e Augusto Carvalho. O Deputado Arnaldo Jordy apresentou voto em separado.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Sarney Filho - Presidente, Penna e Rebecca Garcia - Vice-Presidentes, Augusto Carvalho, Felipe Bornier, Giovani Cherini, Irajá Abreu, Leonardo Monteiro, Márcio Macêdo, Marina Santanna, Vilalba, Antonio Bulhões, Lauriete, Leandro Vilela e Oziel Oliveira.

Sala da Comissão, em 18 de abril de 2012.

Deputado SARNEY FILHO
Presidente

VOTO EM SEPARADO DO DEPUTADO ARNALDO JORDY

O Projeto de Lei altera a Lei nº 9.503, de 1997, para estabelecer, como diretriz de pavimentação de vias públicas, o uso de massa asfáltica produzida com borracha de pneus inservíveis.

A proposta determina que na pavimentação ou na recuperação de pavimentação asfáltica se dê preferência ao emprego de massa asfáltica produzida

com borracha de pneus inservíveis. A proposta determina ainda que todo estudo de impacto ambiental de projeto rodoviário deve comtemplar a análise do tipo de pavimento a ser empregado em relação aos efeitos para o meio ambiente.

O uso de borracha moída, oriunda de pneus inservíveis, em massa asfáltica, vem aumentando à medida que estudos confirmam as inúmeras vantagens do processo. Entre elas, podemos elencar:

- redução do envelhecimento do asfalto, pela presença de antioxidantes e carbono na borracha dos pneus;

- aumento de flexibilidade;

- aumento do ponto de amolecimento;

- redução da susceptibilidade térmica, ou seja, a mistura com a borracha torna a massa asfáltica mais resistente às variações de temperatura;

- por último, mas não menos importante, o benefício ambiental é inegável, já que pneus não são degradáveis.

Sou da opinião de que o projeto tem méritos e deve ser aprovado, entretanto algumas alterações são necessárias. A primeira diz respeito à obrigatoriedade de que todo estudo de impacto ambiental de projeto rodoviário comtemplar a análise do tipo de pavimento a ser empregado. A nosso ver, essa medida não teria a eficácia esperada além de aumentar em muito os custos da pavimentação asfáltica, haja vista que obriga a apresentação do Estudo de Impacto Ambiental mesmo quando a opção do asfalto com pneu triturado não fosse escolhida. **Dessa forma, sugerimos a exclusão dos § 1º e 2º do Projeto de Lei 132/2011**.

Outro ponto importante diz respeito à matéria prima. Atualmente existe disponibilidade de pneus inservíveis, até porque, há poucas empresas que dominam essa tecnologia. Entretanto, pode ser que no futuro haja carência de matéria-prima, abrindo uma possibilidade de se importar o produto de outros países – os que acompanharam as discussões no âmbito da Lei de Resíduos sólidos sabem o tanto que esse assunto é explosivo. Dessa forma sugerimos uma alteração no texto para deixar claro que somente poderão ser utilizados de pneus inservíveis fabricados no Brasil ou comercializados como novos no território nacional.

Art. 95-A. Na pavimentação asfáltica ou recuperação de pavimento de via pública, deve-se dar preferência ao emprego de massa asfáltica com borracha de pneus inservíveis, **fabricados ou comercializados como novos no território nacional**, observados os percentuais de mistura definidos em norma técnica de engenharia.

Sendo assim, pelas razões acima expostas, apresento esse voto em separado, contrário ao parecer do nobre relator, pela aprovação do PL 132, de 2011, com as respectivas alterações.

Sala da Comissão, em 28 de março de 2012.

Deputado **ARNALDO JORDY**
PPS/PA

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

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 19 de dezembro de 2012.

Deputado ZOINHO
Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, aprovou unanimemente o Projeto de Lei nº 132/2011 e rejeitou o Projeto de Lei nº 1.680/2011, apensado, nos termos do parecer do relator, Deputado Zoinho.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Rodrigo Maia - Presidente, Fábio Souto e Osvaldo Reis - Vice-Presidentes, Diego Andrade, Edinho Araújo, Edson Ezequiel, Geraldo Simões, Hermes Parcianello, Hugo Leal, Jesus Rodrigues, João Leão, Jose Stédile, Leonardo Quintão, Lúcio Vale, Marinha Raupp, Mauro Lopes, Milton Monti, Newton Cardoso, Raul Lima, Vanderlei Macris, Washington Reis, Wellington Fagundes, Zezéu Ribeiro, Zoinho, Gonzaga Patriota, Luiz Argôlo, Renzo Braz, Ronaldo Zulke e Rubens Otoni.

Sala da Comissão, em 20 de março de 2013.

Deputado RODRIGO MAIA
Presidente

COMISSÃO DE CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA

I – RELATÓRIO

O projeto de lei em exame visa a alterar a Lei nº 9.503, de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro), para 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 estabelece que, nos estudos de impacto ambiental concernentes a projetos rodoviários, seja apresentada análise dos efeitos ambientais derivados da escolha do material de pavimentação.

Em apenso está o Projeto de Lei nº 1.680, de 2011, de autoria do Deputado Walney Rocha, determinando que todos os programas de asfaltamento e recapeamento de rodovias priorizem a utilização do chamado asfalto borracha, ou asfalto ecológico.

Nesta Câmara dos Deputados, a Comissão de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável rejeitou ambos os projetos 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, nos termos do parecer do relator, Deputado Giovani Cherini, contra os votos dos Deputados Penna e Augusto carvalho. O Deputado Arnaldo Jordy apresentou voto em separado.

Em seguida, a Comissão de Viação e Transportes aprovou o projeto principal e rejeitou o apensado, nos termos do parecer do relator, Deputado Zoinho.

Vêm, agora, as proposições a esta Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania para que se manifeste sobre os aspectos de constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa, nos termos do que estabelece o art. 54, I, do Regimento Interno.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Segundo o disposto no art. 22, inciso XI, da Constituição da República, compete privativamente à União legislar sobre trânsito e transporte. De

igual modo, consoante dispõe o art. 48, *caput,* do texto constitucional, é atribuição do Congresso Nacional dispor sobre a matéria, com o pronunciamento posterior do Presidente da República.

Nada há, pois, nos projetos em comento que mereça critica negativa deste órgão Técnico, no que toca à constitucionalidade. Quanto à juridicidade, igualmente nada há a criticar.

Bem escritos, as proposições atendem às prescrições da Lei Complementar nº 95/98, alterada pela Lei Complementar nº 107/01, que trata da elaboração e redação das leis.

Pelo exposto, opino pela constitucionalidade, juridicidade e boa técnica legislativa do Projeto de Lei nº 132/2011, principal, e do Projeto de Lei nº 1.680/2011, apensado.

Sala da Comissão, em 19 de setembro de 2013.

Deputado SARNEY FILHO
Relator

Deputado BENJAMIN MARANHÃO
Relator substituto

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, em reunião ordinária realizada hoje, opinou pela constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa do Projeto de Lei nº 132/2011 e do Projeto de Lei nº1680/2011, apensado, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Sarney Filho, e do Relator Substituto, Deputado Benjamin Maranhão.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Vicente Candido - Presidente, Luiz Couto e Fábio Trad - Vice-Presidentes, Alceu Moreira, Andre Moura, Antonio Bulhões, Cesar Colnago, Chico Alencar, Danilo Forte, Décio Lima, Dr. Grilo, Edson Silva, Eduardo Sciarra, Eliseu Padilha, Fábio Ramalho, Felipe Maia, Félix Mendonça Júnior, João Campos, João Paulo Lima, Júlio Delgado, Leonardo Picciani, Lincoln Portela, Lourival Mendes, Luiz

de Deus, Luiz Pitiman, Marcos Medrado, Maria do Rosário, Mauro Benevides, Odair Cunha, Onofre Santo Agostini, Osmar Serraglio, Pastor Marco Feliciano, Paulo Freire, Ronaldo Fonseca, Sergio Zveiter, Vilson Covatti, William Dib, Arnaldo Faria de Sá, Benjamin Maranhão, Dilceu Sperafico, Efraim Filho, Eli Correa Filho, Felipe Bornier, Geraldo Simões, Gonzaga Patriota, Hugo Leal, João Magalhães, Jose Stédile, Keiko Ota, Lázaro Botelho, Luciano Castro, Manuel Rosa Neca, Márcio Macêdo, Moreira Mendes, Nelson Pellegrino, Nilda Gondim, Odílio Balbinotti, Oziel Oliveira, Padre João, Reinaldo Azambuja, Rodrigo de Castro, Sandro Alex, Silas Câmara e Weverton Rocha.

Sala da Comissão, em 3 de junho de 2014.

Deputado VICENTE CANDIDO
Presidente