



PARECER Nº 042/2024 – CIUT - OS Nº 084/2024

Protocolo nº 731/2024 – Processo nº 288/2024

Data: 21/02/2024

Referente ao **Projeto de Lei (PL) nº 175/2024**, “Dispõe sobre a estadualização da estrada vicinal denominada de “Vale do Rio Cuiabá”, no trecho que interliga as Rodovias MT-240 a MT-140, localizadas nos Municípios de Nobres e Rosário Oeste, respectivamente.

Autores: Deputado Estadual Fábio Tardin - Fabinho

Relator: Deputado Estadual

Valmir Moreira

I – Relatório

A iniciativa em epígrafe, após ter sido recebida e registrada pela Secretaria de Serviços Legislativos no dia 21/02/2024, oportunidade em que foi requerida a tramitação (fl. 04-SSL), sendo encaminhada à Comissão de Infraestrutura Urbana e de Transportes no dia 18/03/2024, para emissão de Parecer quanto ao mérito.

Segundo o Projeto de Lei, fica estadualizada a estrada vicinal denominada de “Vale do Rio Cuiabá”, no trecho de aproximadamente 80 Km, que interliga as Rodovias MT-240, do Ponto 01, com coordenadas geográficas de Latitude 14.28527571 e Longitude 55.56236039, localizada no Município de Nobres, até o entroncamento com a Rodovia MT-140, no Ponto 02, com coordenadas geográficas de Latitude 14.29791952 e Longitude 54.99881789, localizada no Município de Rosário Oeste, conforme sugerido pelo Art. 1º do referido Projeto de Lei.

Conforme a justificativa do autor, quanto ao aspecto envolvendo as despesas decorrentes da manutenção rodoviária, deve-se atentar para o fato no âmbito do Estado de Mato Grosso, que já existe a Lei nº 7.263, de 27 de março de 2000, que criou o Fundo Estadual de Transporte e Habitação (FETHAB), a qual foi alterada posteriormente, de modo a repassar parte da arrecadação do Fundo para os municípios, com a finalidade de aplicação em habitação, saneamento e mobilidade urbana, bem como nas obras de construção, manutenção das Rodovias Estaduais não pavimentadas e das Rodovias Municipais.



Ao abordar a constitucionalidade do presente projeto, não há violação aos dispositivos da legislação de Mato Grosso, nos termos do art. 22, inciso I, da Lei Complementar Estadual nº 612, de 28 de janeiro de 2019, a Secretaria e Estado de Infraestrutura e Logística (SINFRA), órgão do Poder Executivo Estadual, já detém a atribuição de administrar a política de infraestrutura, logística e transportes terrestres, que compreende a manutenção das rodovias estaduais:

I- administrar a política de infraestrutura, logística e transportes terrestres, hidroviário e ferroviário.

A Lei foi regulamentada pelo Decreto nº 1.261, de 30 de março de 2000, posteriormente alterado pelo Decreto nº 1.087, de 07 de julho de 2017, o qual estabeleceu no § 2º do art. 37 os critérios para definição do índice de distribuição dos recursos do FETHAB aos municípios:

§ 2º A distribuição dos recursos aos municípios observará seguintes critérios:

I - 90% (noventa por cento) do montante será repassado aos Municípios, por índice composto de:

a) 30% (trinta por cento) considerando o quantitativo de quilômetros de rodovias estaduais não pavimentadas que estejam sob a circunscrição do município;

b) 30% (trinta por cento) considerando o quantitativo de quilômetros de estradas municipais não pavimentadas;

c) 30% (trinta por cento) de acordo com o IDH - Índice de Desenvolvimento Humano/Invertido;

d) 5% (cinco por cento) pela população;

e) 5% (cinco por cento) repartido de acordo com a arrecadação do FETHAB por município.

II - 10% (dez por cento) será repassado de acordo com índice composto pela quantidade de quilômetros percorridos pelo transporte escolar em linhas compartilhadas entre Município/Estado e em linhas exclusivas do Estado, em rodovias não pavimentadas estaduais e municipais, conforme registro no sistema SIGEDUCA da Secretaria de Estado de Educação, Esporte e Lazer- SEDUC.





Portanto, a Estadualização da estrada não acarretará uma nova despesa ao Poder Executivo Estadual, posto que os recursos destinados à sua manutenção têm origem no percentual de recursos do FETHAB que já é transferido aos Municípios. Ainda mais, considerando a moderna visão do STF, alinhada com os mais valiosos preceitos constitucionais, a proposição ao ser proposta por parlamentar, não incorre em vício de iniciativa.

Após a apresentação da justificativa, os autos foram encaminhados a esta Comissão para a emissão de Parecer quanto ao mérito da iniciativa.

É o relatório.

II – Análise

Compete a esta Comissão Infraestrutura Urbana e de Transportes, manifestar-se quanto ao mérito de todas as proposições oferecidas à deliberação da Casa em assuntos e temas contidos no Art. 369, inciso XIII, alíneas “a” a “j” do Regimento Interno da Assembleia Legislativa do Estado de Mato Grosso.

No que diz respeito à tramitação e abordagem da propositura, o Regimento Interno prevê dois casos: no primeiro, verifica-se a existência de lei que trate especificamente do tema abordado, caso em que, a matéria será prejudicada (art. 194 do RI/ALMT). No segundo, a existência de projetos semelhantes tramitando, se houver, a proposição legislativa deverá ser apensada e/ou anexada (art. 195 do RI/ALMT).

Segundo pesquisa preliminar da Secretaria de Serviços Legislativos (fl. 04/SSL), não foram encontrados projetos em trâmite que tratem de matéria análoga ou conexa ao presente projeto. Ademais, conforme pesquisas realizadas, seja na internet ou intranet (controle de proposições) da Assembleia Legislativa do Estado de Mato Grosso sobre o assunto, não foram encontradas nenhuma propositura referente ao tema.

Feitas as ponderações acima, passamos a análise, nos seus requisitos indispensáveis e inerentes ao caso. Segundo a Secretaria de Estado de Infraestrutura de Mato Grosso a estadualização de rodovias é o processo de transferência de segmentos rodoviários e acessos (compreendendo a estrutura física de rodovia e sua operação) da jurisdição municipal para jurisdição do Estado. São os municípios e os e/ou as entidades legalmente constituídas. Porém, está é uma questão que demanda o pronunciamento da Comissão de Constituição de Justiça dessa Casa Legislativa, na sequência do processo legislativo.





A entidade legalmente constituída com finalidade pública deve registrar o pedido de estadualização na Gerência de Protocolo da SINFRRA, com toda a documentação necessária, atendendo as condições básicas para estadualização.

Os requisitos basilares que deverão ser atendidos, conforme Instrução Normativa nº 001/2021/SINFRRA, de 10 de fevereiro de 2021, quais sejam:

- a) propiciar uma única conexão de sedes municipais ao Sistema Rodoviário Estadual;
- b) coincidir com diretriz de rodovia Estadual planejada;
- c) não ser paralela e próxima à sede de município;
- d) conectar entre si sedes municipais; e) constituir um corredor estadual e/ou não interromper um corredor federal;
- f) possuir relevância econômica para o Estado;
- g) possuir relevância estratégica para a logística do Estado;
- h) interligar com outros modais de transporte;
- i) conectar duas ou mais rodovias federais e/ou estaduais;
- j) permitir a conexão de caráter nacional e internacional.

Ademais, existe a documentação indispensável para a finalidade propostas, devendo também ser apresentada àquela Gerência, a saber:

- a) solicitação contendo justificativa breve baseada nos requisitos básicos para estadualização;
- b) cadastro da Rodovia preenchido acompanhado de arquivo editável;
- c) lei municipal autorizando a Prefeitura a transferir o trecho ao Estado, quando se tratar de propriedade do município;
- d) comprovação, pela prefeitura, da liberação da faixa de domínio ao longo de todo o trecho a ser estadualizado, tratando-se de rodovia de propriedade do município;



e) comprovação de propriedade mediante Certidão de Inteiro Teor atualizada, referente aos imóveis localizados ao longo do trecho a ser estadualizado quando se tratar de propriedade privada;

f) termo de doação do proprietário referente à área de faixa de domínio localizada ao longo do todo o trecho a ser estadualizada, tratando-se de propriedade privada;

g) arquivo digital em CD contendo o trecho a ser estadualizado nos formatos SHAPEFILE, KMZ, KML, DWG, GEORREFERENCIADO e PDF;

h) projetos de engenharia de obras executadas ou a executar no trecho a ser transferido (incluindo o projeto de implantação de rodovias), se houver;

i) relação de travessias urbanas que serão absorvidas, segmentos críticos e qualquer outro item que apresente relevância sob o ponto de vista de conflito de tráfego ou de risco para segurança dos usuários e pedestres, com indicação do ponto de início e fim do trecho, incluindo a localização geográfica dos mesmos;

j) anotação de Responsabilidades Técnicas-ART, com assinatura do responsável.

O processo de estadualização de rodovias deve seguir os seguintes trâmites:

a) análise de conformidade do processo pela equipe técnica da SINFRA;

b) visita em loco para verificações e levantamentos de trecho a ser estadualizado, caso necessário;

c) elaboração de parecer conclusivo favorável ou não à estadualização;

d) autorização do secretário da SINFRA para inclusão do trecho estadualizado no Sistema Rodoviário Estadual;

e) publicação de Decreto de efetivação da estadualização do trecho e implantação no Sistema Rodoviário Estadual.



Pelo visto, existe um procedimento administrativo para a estadualização de rodovias, no âmbito da SINFRAMT, cujos requisitos não estão presentes no projeto em análise e, conforme manifestado anteriormente, compete à Comissão de Constituição e Justiça pronunciar se cabe proposição de lei ao caso em tela, uma vez que a Comissão de Infraestrutura e Transporte não tem a incumbência regimental de se despontar em questões de legalidade.

No tocante ao mérito, que compete a esta Comissão se pronunciar, verifica-se que é de grande relevância a estadualização de rodovias. Os municípios têm recebido parte dos recursos arrecadados pelo FETHAB (Fundo Estadual de Transporte e Habitação) para a manutenção das vias municipais, porém vários prefeitos não estão satisfeitos, relatando que a quantia repassada não corresponde ao tamanho da malha viária municipal.

O repasse de recursos e a autonomia de aplicação são avanços para os municípios, porém não são suficientes e as vias administradas pelos municípios nem sempre estão atualizadas. É indispensável o compartilhamento dos custos de manutenção entre Estados e Municípios. Existem estradas municipais que, pela importância e fluxo de veículos, precisam de maiores recursos e contribuição do governo.

A estadualização favorecerá investimentos que irão otimizar o acesso a negócios e serviços fundamentais, maximizando o desenvolvimento das atividades econômica no entorno, ampliando a competitividade da região envolvida, além de possibilitar a adequação e revestimento das estradas rurais, de sorte a assegurar a trafegabilidade para os veículos e avanço nas áreas de maior concentração de agricultura familiar, facilitando o escoamento de produtos agrícolas e pecuários.

A estadualização das rotas em questão trará lenitivo nas finanças locais, aprimoramento dos trajetos, de sorte a eliminar as barreiras ao fluxo de veículos, como atoleiros, buracos, poeira, sendo de grande relevância para a comunidade local, bem assim para o Estado como um todo, uma vez que levará à redução dos custos de transporte de produtos agroindustriais, custos de viagens turísticas, preservando a paisagem, aumentando ainda a competitividade econômica e desenvolvimento.

Dessa forma, por todas as razões expostas, voto pela **APROVAÇÃO** do Projeto de Lei (PL) nº 175/2024, de autoria do Deputado Estadual Fábio Tardin - Fabinho.

É o parecer.





III – Voto do Relator

Referente ao Projeto de Lei (PL) nº 175/2024, Dispõe sobre a estadualizada a estrada vicinal denominada de “Vale do Rio Cuiabá”, no trecho de aproximadamente 80 Km, que interliga as Rodovias MT-240, do Ponto 01, com coordenadas geográficas de Latitude 14.28527571 e Longitude 55.56236039, localizada no Município de Nobres, até o entroncamento com a Rodovia MT-140, no Ponto 02, com coordenadas geográficas de Latitude 14.29791952 e Longitude 54.99881789, localizada no Município de Rosário Oeste.

A estadualização favorecerá investimentos que irão otimizar o acesso a negócios e serviços fundamentais, maximizando o desenvolvimento das atividades econômica no entorno, ampliando a competitividade da região envolvida, além de possibilitar a adequação e revestimento das estradas rurais, de sorte a assegurar a trafegabilidade para os veículos e melhoria nas áreas de maior concentração de agricultura familiar, facilitando o escoamento de produtos agrícolas e pecuários.

A estadualização das rotas em questão trará lenitivo nas finanças locais, aprimoramento dos trajetos, de sorte a eliminar as barreiras ao fluxo de veículos, como atoleiros, buracos, poeira, sendo de grande relevância para a comunidade local, bem assim para o Estado como um todo, uma vez que levará à redução dos custos de transporte de produtos agroindustriais, custos de viagens turísticas, preservando a paisagem, aumentando ainda competitividade econômica e desenvolvimento.

Diante do exposto, quanto ao mérito, o **VOTO** é pela **APROVAÇÃO** do **Projeto de Lei (PL) nº 175/2024** de autoria do **Deputado Estadual Fábio Tardin – Fabinho**.

Sala das Comissões, em 17 de *abril* de 2024.





IV – Ficha de Votação

Projeto de Lei nº 175/2024 - Parecer nº 042/2024
Reunião da Comissão em: <u>17 104 1 24</u>
Presidente: <u>Dep. Valmir Moretto</u>
Relator: <u>Dep. Valmir Moretto</u>

VOTO DO RELATOR
Diante do expostas, quanto ao mérito, o **VOTO** é pela **APROVAÇÃO** do Projeto de Lei (PL) nº 175/2024 de autoria do **Deputado Estadual Fábio Tardin – Fabinho**.

Posição na Comissão	Identificação do (a) Deputado (a)
Relator	
MEMBROS TITULARES	
DEPUTADO VALMIR MORETTO	<u>Valmir Moretto</u>
DEPUTADA JANAÍNA RIVA	<u>Janaína Riva</u>
DEPUTADO WILSON SANTOS	<u>Wilson Santos</u>
DEPUTADO DILMAR DAL BOSCO	
DEPUTADO NININHO	
MEMBROS SUPLENTE	
DEPUTADO MAX RUSSI	
DEPUTADO JUCA DO GUARANÁ	
DEPUTADO JÚLIO CAMPOS	
DEPUTADO PAULO ARAÚJO	
DEPUTADO SEBASTIÃO REZENDE	

