

Consultoria Técnico – Legislativa da Mesa Diretora  
Núcleo Ambiental e Desenvolvimento Econômico  
Comissão de Infraestrutura Urbana e de Transporte - CIUT

**Parecer nº 012/2019/ CIUT**

**Referente ao PL nº 219/2019** que “Cria o Programa de Implementação da Terceira Faixa em rodovias no Estado de Mato Grosso”.

**Autor:** Deputado Paulo Araújo

**Relator:** Deputado Lucas Dal Molin

### **I - Relatório**

A iniciativa em epigrafe, após ter sido recebida e registrada pela Secretaria de Serviços Legislativos no dia 12/03/2019, foi colocada em pauta no dia 19/03/2019, tendo seu devido cumprimento no dia 26/03/2019, sendo encaminhada para esta Comissão no dia 01/04/2019, porém, recebida pela Comissão no dia 02/04/2019.

Submete-se a esta Comissão, o Projeto de Lei nº 219/2019, de autoria do Deputado Paulo Araújo, conforme ementa acima.

A referida propositura “Cria o Programa de Implementação da Terceira Faixa em rodovias no Estado de Mato Grosso”, conforme o artigo 1º do projeto:

“Art. 1º - Fica instituído o Programa de Implementação da Terceira Faixa em rodovias estaduais de Mato Grosso, a ser coordenado pela Secretaria de Infraestrutura e Logística.”

O autor apresentou sua justificativa às folhas 02 e 03, onde faz as seguintes argumentações:

g.d.r. \_\_\_\_\_

Consultoria Técnico – Legislativa da Mesa Diretora  
Núcleo Ambiental e Desenvolvimento Econômico  
Comissão de Infraestrutura Urbana e de Transporte - CIUT

O presente Projeto de Lei possui o objetivo de se estabelecer mais do que somente um instrumento de escoamento de produção e melhora no fluxo de veículos – assunto que, por si, já é de grande importância na engenharia de tráfego moderna – como, também, possui o intuito de defender a vida humana, na intenção de reduzir os altos índices de mortalidade causados por acidentes nas rodovias do Estado de Mato Grosso, realidade que está presente em todo o país.

O fato é que a realização de ultrapassagens origina um risco inerente às rodovias, mas o Estado não pode se ausentar nem da responsabilidade da existência dos riscos de acidentes, tampouco pela sua permanência em elevados índices. Até mesmo a presença de caminhões, que não conseguem desenvolver uma velocidade compatível com o tráfego seguido pelos veículos mais leves, causam riscos consideráveis por obrigarem os condutores a realizar ultrapassagens, muitas vezes, em situações não tão favoráveis para realização da manobra.

Ora, uma solução existente é a construção de uma Terceira Faixa nesses trechos considerados pontos críticos. A Terceira Faixa será destinada aos veículos mais lentos, sendo considerada, assim, como uma faixa auxiliar. Defendo como a presente proposição expressa claramente, que a potencialidade em evitar acidentes por meio dessa faixa auxiliar não é apenas evidente, urge que o poder público lance mão desse instrumento como mais uma política pública voltada ao tráfego em nossas rodovias.

Alude-se ainda, que a Universidade de São Paulo realizou pesquisas para medir os impactos sobre a implantação de faixas adicionais na diminuição de acidentes. Como já seria natural esperar, as conclusões disponíveis indicam uma forte relação entre o nível de acidentes com o fato das rodovias serem de pista simples. O Estudo denominado Critérios para a implantação de faixas adicionais sem rampas ascendentes das rodovias brasileiras concluiu que 78% da variação na taxa de envolvimento de

g.d.r. \_\_\_\_\_

Consultoria Técnico – Legislativa da Mesa Diretora  
Núcleo Ambiental e Desenvolvimento Econômico  
Comissão de Infraestrutura Urbana e de Transporte - CIUT

caminhões em acidentes podiam ser explicadas simplesmente pelo tráfego em pista simples. Incrivelmente, esse índice cai bruscamente de 78% para 22,7%, ou seja, as relações entre os acidentes que foram abordados dentro do estudo e a pista diminuem surpreendentemente com a inserção de mais uma faixa.

Esses resultados demonstram com clareza que o foco causador de acidentes não está somente ligado a problemas mecânicos ou por erros dos condutores dos veículos, mas, também, há uma forte associação entre o nível de risco de acidentes e a estrutura das pistas. Diante da importância da proposição para o Estado de Mato Grosso, apresento Projeto de Lei e conto com apoio dos meus nobres pares para aprovação do mesmo – *assim se encerra a justificativa do Nobre Parlamentar.*

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

Cabe a esta Comissão, dar parecer a todos os projetos que abordem os temas contidos no Art.369, inciso XIII, alíneas “a” a “j” do Regimento Interno.

No que diz respeito à tramitação e abordagem do tema, o Regimento Interno prevê dois casos: no primeiro, verifica-se a existência de lei que trate especificamente do tema abordado, se confirmada o projeto será arquivado. No segundo, a existência de projetos semelhantes tramitando, se houver, a propositura deverá ser apensada.

Nesse sentido, podemos afirmar que a iniciativa está em consenso com estes pressupostos.

g.d.r.

Av. André Antônio Maggi, Lote 06, s/n, Setor A – CPA – CEP: 78.049-065 – Cuiabá – MT .



Consultoria Técnico – Legislativa da Mesa Diretora  
Núcleo Ambiental e Desenvolvimento Econômico  
Comissão de Infraestrutura Urbana e de Transporte - CIUT

No tocante a análise por mérito, a proposição deve ser avaliada sob três enfoques: oportunidade, conveniência e relevância social.

Um ato é conveniente, quando seu conteúdo jurídico produz um resultado que atenda à finalidade pretendida que é a satisfação ao interesse público e relevância social.

O interesse público refere-se ao “bem geral”. É um conceito central para a política, a democracia e a natureza do próprio governo, já a relevância social é justamente a verificação da importância da proposta para a população.

Oportuno é o ato administrativo que compõe os pressupostos de fato e de direito. O pressuposto de direito é a disposição legal que a estrutura; e o pressuposto de fato são os acontecimentos que levam a Administração a praticar o ato.

Passemos a análise dos requisitos necessários e inerentes ao caso:

Destarte, a proposição de iniciativa do Projeto de Lei nº 219/2019, cria um Programa a ser coordenado pela Secretaria de Infraestrutura e Logística. No contexto da gestão pública, programa é um instrumento de organização da Ação Governamental que articula um conjunto de iniciativas públicas e privadas - projetos, atividades, financiamentos, incentivos fiscais, normas, etc. - e que visam à solução de um problema ou ao atendimento de demanda da Sociedade.

Pode ser compreendido como um instrumento que articula um conjunto de ações para enfrentar um problema ou atendimento a uma demanda da sociedade, de modo a superar as causas identificadas.

O Programa proposto versa quanto à implantação de faixas adicionais nas rodovias do Estado. Antes de adentrarmos no contexto da terceira faixa, façamos um panorama quanto ao modal ao qual a iniciativa se aplica: No Brasil, o modal rodoviário é responsável por mais de

g.d.r.

Consultoria Técnico – Legislativa da Mesa Diretora  
Núcleo Ambiental e Desenvolvimento Econômico  
Comissão de Infraestrutura Urbana e de Transporte - CIUT

60% do transporte da produção nacional<sup>1</sup>. Além disso, a malha rodoviária brasileira está constituída, em sua maior parte, por rodovias de pista simples. Estas características, aliadas ao fato da frota nacional de caminhões ser composta em grande parte por veículos de baixa potência carregando sobrecarga, tendem a reduzir o padrão operacional das rodovias.

A redução do padrão operacional da rodovia reflete o aumento dos tempos de viagem e, conseqüentemente, dos custos de transporte. Desta forma, a falta de recursos financeiros para o aumento da capacidade das rodovias nos países em desenvolvimento impulsiona a busca por soluções de menor custo. Em contrapartida à duplicação integral da via ou projetos rodoviários mais sofisticados que contemplem raios de curvas maiores e rampas menos íngremes, uma solução alternativa pode consistir da implantação de faixas adicionais em trechos específicos<sup>2</sup>.

As rodovias com grande fluxo de veículos ou com perfil ondulado/montanoso, frequentemente, apresentam deficiência de oportunidades adequadas de ultrapassagem, que são desejáveis na maior extensão possível da rodovia. Para prover ultrapassagens seguras em locais com limitações de visibilidade, como aclives, ou com grande volume de veículos em sentido contrário, geralmente, implanta-se a terceira faixa ou faixa adicional.

Comumente, essa faixa é utilizada por veículos em baixa velocidade, facilitando a ultrapassagem em subidas íngremes, aumentando a segurança no deslocamento em trechos em declives e possibilitando a melhoria do nível de serviço da via. A implantação dessas faixas reduz o risco de acidentes durante as manobras de ultrapassagem e o tempo de

<sup>1</sup> MELO, R.A. (2002) Faixas adicionais para aclives de rodovias brasileiras. Tese de Doutorado em Engenharia (Transportes) - Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo. 175p. São Carlos, São Paulo.

<sup>2</sup> PECKER, C.C., CYBIS, H.B.B., MICHEL, F.D., LINDAU, L.A. (2002) STIRO: Simulação Microscópica do Desempenho de Veículos em Trechos em Aclive com Implantação de Faixas Adicionais. In: XII CONGRESSO PANAMERICANO DE INGENIERIA DE TRANSITO Y TRANSPORTES, Quito, Equador. Anais do VIII Congresso Panamericano de Ingenieria de Transito y Transportes. g.d.r.

Consultoria Técnico – Legislativa da Mesa Diretora  
Núcleo Ambiental e Desenvolvimento Econômico  
Comissão de Infraestrutura Urbana e de Transporte - CIUT

viagem de veículos mais leves. Esses segmentos são mais utilizados em rodovias de pista simples, mas também podem ser inseridos em rodovias duplicadas<sup>3</sup>.

Com a implantação desse tipo de melhoria, as manobras de ultrapassagens aumentam de forma significativa, o que resulta em melhoria do nível de serviço da rodovia, devido à redução de veículos que viajam em pelotões, aumento de velocidade e redução do tempo de viagem, além da redução de índices de acidentes, aspecto de grande importância em projetos de rodovias. Para se ter uma ideia, de um registro de três anos de acidentes com transporte de produtos perigosos efetuado em rodovias do estado de São Paulo, apenas 12% ocorreu em aclives dotados de faixa adicional, enquanto que 85% ocorreram em trechos sem esse tipo de melhoria<sup>4</sup>.

Segundo Melo e Setti (2007)<sup>5</sup>, em aclives, os problemas relacionados à operação de veículos são causados pela presença de caminhões carregados que, devido ao baixo desempenho, reduzem a velocidade e provocam a formação de pelotões em rampas ascendentes longas e/ou íngremes. Nessas condições, as oportunidades de ultrapassagens para os veículos mais rápidos são reduzidas e, como consequência, os custos operacionais dos veículos e os tempos de viagem aumentam, bem como cresce a possibilidade de ocorrência de acidentes devido às tentativas forçadas de ultrapassagem, ou decorrentes das diferenças de velocidades entre os veículos mais rápidos (automóveis e ônibus) e veículos lentos (caminhões carregados).

A implantação de faixa adicional consiste em uma das soluções para tornar as viagens mais econômicas, seguras e confortáveis.

<sup>3</sup> CNT. Pesquisa Rodoviária 2018: Relatório Gerencial. Confederação Nacional do Transporte. Pg. 56-57.

<sup>4</sup> Ferreira, C. E. C. Acidentes com Motoristas no Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos. Revista São Paulo em Perspectiva, v. 17, n. 2, p. 68-80. (2003)

<sup>5</sup> Melo, R. A. e Setti, J. R.. Fluxos mínimos de veículos para implantação de faixas adicionais em aclives de rodovias de pista simples TRANSPORTES, volume XV, número 1, junho de 2007. ISSN: 1415-7713.  
g.d.r.



## ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO

CTJ  
Fls. \_\_\_\_\_  
Rub. \_\_\_\_\_

Consultoria Técnico – Legislativa da Mesa Diretora  
Núcleo Ambiental e Desenvolvimento Econômico  
Comissão de Infraestrutura Urbana e de Transporte - CIUT

Segundo o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem<sup>6</sup>, as faixas adicionais são obras de melhoria de baixo custo e menor impacto ambiental, se comparadas às obras de duplicação de rodovias.

Logo, relevante e conveniente é a proposta do ato a qual “Cria o Programa de Implementação da Terceira Faixa em rodovias no Estado de Mato Grosso”.

Por todas as razões e justificativas expostas acima, a manifestação é **favorável** à iniciativa do Projeto de Lei nº 219/2019 do ilustre Deputado Paulo Araújo.

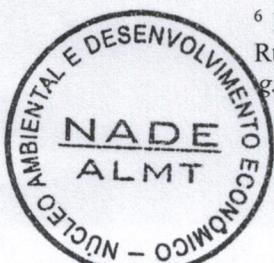
É o parecer.

### III – Voto do Relator

Pelas razões expostas, quanto ao **mérito**, voto pela **aprovação** do Projeto de Lei nº 219/2019, de autoria do Deputado Paulo Araújo.

Sala das Comissões, em \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 2019.

<sup>6</sup> DNER (1999) Terceira Faixa nas Rampas Ascendentes. In: Manual de Projeto Geométrico de Rodovias Rurais. pg. 177-186. Departamento Nacional de Estradas de Rodagem. Rio de Janeiro.  
g.d.r.





# ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO

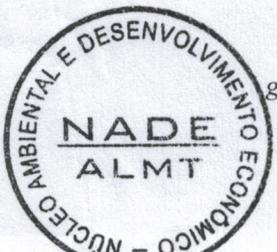
Fs. *[Handwritten]*  
Rub. *[Handwritten]*

Consultoria Técnico - Legislativa da Mesa Diretora  
Núcleo Ambiental e Desenvolvimento Econômico  
Comissão de Infraestrutura Urbana e de Transporte - CIUT

## IV - Ficha de Votação

Projeto de Lei nº 219/2019 - Parecer nº 012/2019
Reunião da Comissão em <u>04</u> / <u>07</u> / <u>2019</u>
Presidente: Deputado Valmir Moretto
Relator: <u>Dep. Zuzu Dal Molin</u>

Voto Relator	
Pelas razões expostas, quanto ao mérito, voto pela <b>aprovação</b> do Projeto de Lei nº 219/2019, de autoria do Deputado <b>Paulo Araújo</b> .	
Posição na Comissão	Identificação do(a) Deputado(o)
Relator	<i>[Handwritten Signature]</i>
Membros	<i>[Handwritten Signature]</i>
	<i>[Handwritten Signature]</i>
	<i>[Handwritten Signature]</i>
	<i>[Handwritten Signature]</i>



g.d.r.