

PARECER Nº 039/2022 - CIUT – O.S. Nº 121/2022.

Protocolo nº 13749/2021– Processo nº 1984/2021

Data: 14/12/2021

Referente ao **Projeto de Lei (PL) nº 1203/2021** que “Altera o traçado da Rodovia Estadual MT-461, no trecho compreendido no interior do município de Pedra Petra”.

Autor: Deputado Ondanir Bortolini - Nininho.

Relator: Deputado Estadual

Valmir Moretto

I – Relatório

A proposição em questão, após ter sido recebida e registrada pela Secretaria de Serviços Legislativos no dia 14/12/2021 (fl. 02), foi colocada em pauta no dia 15/12/2021, tendo seu devido cumprimento no dia 04/01/2022 (fl. 04-v), sendo encaminhada à Comissão de Infraestrutura Urbana e de Transporte no dia 24/01/2022 (fl. 04-v) e recebida na Comissão em 24/01/2022, para emissão de parecer no que diz respeito ao mérito.

De acordo com o Projeto de Lei, em seu Artigo 1º, fica alterado o traçado da Rodovia Estadual MT-461, no trecho compreendido no Sistema Rodoviário Estadual-SER de Código SER 461EMT0020, entre as Divisas municipais de Itiquira e Pedra Preta até o entroncamento com a BR-364(B).

Em seu Parágrafo Único diz que: A alteração que trata o caput do Artigo 1º se consolida em três pontos principais com as seguintes Coordenadas Geográficas: tem seu início no Ponto 1º - Latitude 16°57'30"S e Longitude 54°02'51"W, referente ao início da Serra da Saudade até o lado B da BR-364 que corresponde ao Ponto 2º - Latitude 16°49'38"S e Longitude 54°02'52"W, onde se interrompe e reinicia novamente no Ponto 3º - Latitude 16°50'46.510"S e 53°50'51.732"W, lado A da BR-364, onde reencontra novamente o traçado original da Rodovia MT-461 sentido às divisas municipais de Alto Garças e Guiratinga. Sendo assim, esta lei entra em vigor na data de sua publicação, conforme o Artigo 2º.

O Parlamentar proponente apresenta a justificativa ressaltando que é uma reivindicação antiga e uma proposta apresentada pelos produtores rurais estabelecidos naquela região que nos vieram solicitar a apresentação e pleitear o atendimento do pleito por parte do Poder Executivo Estadual pelas vantagens que o traçado ora proposto vai trazer

de benefícios, pois temos uma projeção visual que que teremos no trecho uma baixa na manutenção rodoviária da referida via e o caminho mais prático e rápido do percurso de acesso à BR 364 e que dentre tantas e boas justificativas da proposta podemos destacar a melhoria do fluxo do tráfego de veículos pesados na referida via, principalmente no traçado proposto e em substituição do trajeto antigo, diminuindo a distância percorrida em estrada estadual não pavimentada.

Sendo o que temos, pelo exposto acima pedimos o apoio dos nobres pares para ser a matéria apreciada e aprovada pela Casa de Leis por ser ela de relevante interesse social e econômico para o estado de Mato Grosso.

II – DA ANÁLISE

A esta Comissão de Infraestrutura Urbana e de Transporte compete pronunciar no tocante ao mérito de todas as proposições apresentadas à deliberação da Casa em matérias antevistas no Art. 369, inciso XIII, alíneas “a” a “j” do Regimento Interno da Assembleia Legislativa do Estado de Mato Grosso.

No tocante à tramitação e enfoque da matéria, o Regimento Interno da Assembleia Legislativa do Estado de Mato Grosso antevê dois casos: Em primeiro lugar, verifica-se a existência de lei que trate especificamente do tema abordado, se confirmada o projeto será prejudicado. Em segundo lugar, a existência de projetos semelhantes tramitando, se houver, a propositura deverá ser apensada.

O traçado de via rodoviária é definido como um alinhamento que tem por função representar o eixo principal em planta e em perfil. Com o alinhamento principal são definidos outros parâmetros como as faixas de rolamento, plataforma, acostamento, drenagem e os taludes em seção de cortes e aterros.

O novo traçado da Rodovia Estadual MT-461 merece um Asfalto Ecológico, pois gera mais segurança, economia, herdando as características dos pneus, garantindo muito mais estabilidade e aderência aos veículos, justamente pelo contato da borracha do asfalto com a borracha dos pneus que estão nos veículos. A partir da combinação entre pó de borracha de pneus e ligante asfáltico, o asfalto ecológico é considerado uma boa alternativa para conciliar o desenvolvimento urbano com a preservação ambiental¹.

A produção do asfalto ecológico começa a partir da captação de pneus que seriam descartados no meio ambiente. Com a utilização do asfalto ecológico traz vantagens não apenas para o meio ambiente, mas para a qualidade das rodovias asfaltadas. O asfalto

<https://www.fragmaq.com.br/blog/saiba-feito-asfalto-ecologico-vantagens-desvantagens/>

ecológico também pode durar até 40% mais do que o asfalto normal, ou seja, esta ação, por si só, já representa um considerável avanço ecológico, pois garante a reciclagem dos pneus e evita que grandes quantidades de lixo (resíduo sólido) se acumulem na natureza. Esses pneus são triturados e, em seguida, o pó de borracha resultante é misturado ao ligante asfáltico. Por ser produzido com pó de borracha, o asfalto ecológico.

A Assembleia Legislativa tem o papel basilar de oferecer proposições que busquem o bem-estar socioambiental. A proteção do meio ambiente é um assunto contemporâneo prioritário, posto que se sabe o planeta não aguenta muito mais tempo a exploração dos recursos naturais e a acumulação de resíduos.

O Poder Público precisa, urgente e harmonicamente, descobrir formas para a acomodação e o bom emprego dos resíduos. O emprego de pneus inservíveis é uma alternativa, uma vez que seu uso na pavimentação e recapeamento asfáltico das ruas dos municípios mato-grossenses é uma sugestão que deve ser bem ponderada pela Assembleia Legislativa do Estado de Mato Grosso.

Esta é uma obra esperada há muitos anos e não podemos deixar ocorrer o mesmo que aconteceu com a duplicação da BR-364/163 de Rondonópolis à Sinop, com inúmeras falhas no processo de concessão e que se tornou um caos para a sociedade, onde perdemos vidas constantemente nos trechos que deveriam ter sido duplicados e não foram².

Também foi cobrado o acesso na MT-100 que liga Barra do Garças até a BR-364, próximo ao terminal ferroviário de Alto Araguaia, continuidade para acessar a MT-299 até o município de Itiquira, onde, inclusive, o deputado colocou emenda parlamentar para a elaboração do projeto de pavimentação.

Em sua fala o Deputado argumentou sobre qual solução foi dada aos contornos dos municípios para tirar o tráfego de veículos da cidade; e qual a alternativa para o distrito de Garça Branca na Serra da Petrovina, haja em vista que ali todas as noites de 200 a 300 caminhões bi trens pernoitam, qual a solução para as pistas laterais e se o local será contemplado com ponto de apoio, argumentou. Havia no trecho um trevo de acesso, que no projeto da concessão foi eliminado, e a população acabou ficando isolada, explicou o parlamentar.

O Deputado, na oportunidade, cobrou a importância de incluir os acessos nos trechos que compreendem a BR-364 a MT-110, onde é escoada a produção do município de Tesouro e Guiratinga até a BR-364, onde ainda esse ano deve ser concluída a pavimentação, é preciso prever o acesso a BR.

² <https://www.obomdanoticia.com.br/politica/deputado-cobra-inclusao-de-acessos-as-mts-do-tracado-entre-rondonopolis-e-alto-araguaia/157957>

Indignado com a ausência de participantes na Audiência Pública, o deputado relatou a importância da participação do cidadão nas discussões. Outro ponto, em Pedra Preta, obra que já está licitada, é o acesso de Pedra Preta até o terminal Ferroviário, que vai interligar com o município o distrito de Nova Galileia (Rondonópolis), São José do Povo até a MT-270 com a finalidade de escoar a produção até o terminal ferroviário. Na minha opinião, essa obra tem que ser executada via concessão, para não ficar à mercê do governo federal, comentou o deputado. Neste trecho é preciso priorizar um acesso, ou por meio de uma rotatória ou um trevo, ressaltou.

De acordo com o Deputado Ondanir Bortolini-Nininho, o que chamou a atenção foi a ausência dos prefeitos dos municípios de Pedra Preta, Alto Garças, Alto Araguaia e Rondonópolis, onde serão executadas as obras de duplicação ao longo da BR-364/GO/MT até o entroncamento com a BR-163, em Rondonópolis.

Em Audiência Pública, o Deputado Ondanir Bortolini-Nininho (PSD), cobrou da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) a inclusão de todos os acessos às Rodovias de Mato Grosso no processo de concessão ao longo do traçado entre Rondonópolis a Alto Araguaia na BR-364. O deputado contou que por várias vezes esteve reunido em Brasília na ANTT, e também com a concessionária Rota Oeste, mas não foi resolvido o problema.

Na Serra da Petrovina, a MT-461, que liga até a cidade de Itiquira, acesso partindo da BR-364, passando por Itiquira até a BR-163, próximo à divisa com Mato Grosso do Sul, que também é necessário um acesso para essa MT. É extremamente importante a participação em massa da população, para que não ocorra o que aconteceu com a duplicação de Rondonópolis na BR-163, com o distrito de Ouro Branco do Sul, em Itiquira, inclusive o município propôs executar a obra de implantação do trevo com recursos próprios, nem assim foi autorizado.

Pelas razões acima expostas, esta relatoria se manifesta pela **APROVAÇÃO do Projeto de Lei nº 1203/2021**, de autoria do Deputado Ondanir Bortolini-Nininho, em conformidade com Lei Federal nº 9.277, de 10 de maio de 1996, onde Autoriza a União a delegar aos municípios, estados da Federação e ao Distrito Federal a administração e exploração de rodovias e portos federais.

É o parecer.



III – DO VOTO DO RELATOR

Referente ao **Projeto de Lei (PL) nº 1203/2021**, de autoria do Deputado Ondanir Bortolini-Nininho que “Altera o traçado da Rodovia Estadual MT-461, no trecho compreendido no interior do município de Pedra Preta”.

Este Projeto de Lei é uma solicitação antiga dos produtores rurais estabelecidos naquela região ao Poder Executivo Estadual, pois o traçado ora proposto vai trazer mais benefícios, tendo uma projeção visual do trecho, com baixa manutenção, um caminho mais rápido, com percurso de acesso mais ágil da MT-461 à BR 364, com esta proposta podemos destacar a melhoria do fluxo do tráfego de veículos pesados na referida via, principalmente no traçado proposto e em substituição do trajeto antigo, diminuindo a distância percorrida em estrada estadual não pavimentada.

Pelas razões acima expostas, esta relatoria se manifesta pela **APROVAÇÃO** do **Projeto de Lei nº 1203/2021**, de autoria do Deputado Ondanir Bortolini-Nininho, em conformidade com Lei Federal nº 9.277, de 10 de maio de 1996, onde Autoriza a União a delegar aos municípios, estados da Federação e ao Distrito Federal a administração e exploração de rodovias e portos federais.

Sala das Comissões, em 06 de julho de 2022.

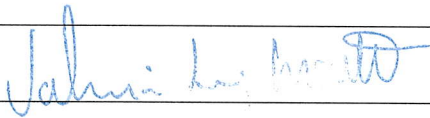
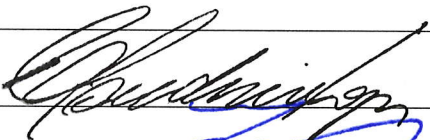


IV – Ficha de Votação

Projeto de Lei n.º 1203/2021 – Parecer nº: 039/2022
Reunião da Comissão em <u>06 / 07 / 2022</u>
Presidente: Deputado Valmir Moretto
Relator: <u>Deputado Valmir Moretto</u>

VOTO DO RELATOR

Pelas razões acima expostas, esta relatoria se manifesta pela **APROVAÇÃO** do **Projeto de Lei nº 1203/2021**, de autoria do Deputado Ondanir Bortolini-Nininho.

Posição na Comissão	Identificação do Deputado(a)
Relator	
Membros Titulares	
DEPUTADO VALMIR MORETTO	
DEPUTADO SEBASTIÃO REZENDE	
DEPUTADO NININHO	
DEPUTADO DELEGADO CLAUDINEI	
DEPUTADO XUXU DAL MOLIN	
Membros Suplentes	
DEPUTADO ELIZEU NASCIMENTO	
DEPUTADO ULISSES MORAES	
DEPUTADO DILMAR DAL BOSCO	
DEPUTADO VALDIR BARRANCO	
DEPUTADO PAULO ARAÚJO	