



PROJETO DE LEI Nº 371 / 2023

*“Institui a Política Municipal de Mobilidade Rural e Apoio à Produção e dá outras providências.”*

O Prefeito Municipal de Muriaé:

Faço saber que a Câmara Municipal aprovou e eu sanciono a seguinte lei:

**Art. 1º** - Institui a Política Municipal de Mobilidade Rural e Apoio à Produção, para assegurar a locomoção e o bem estar socioeconômico das pessoas e suas famílias, por meio da manutenção e britagem das estradas vicinais que permitam a mobilidade contínua de veículos com a garantia do escoamento dos produtos de origem agrossilvopastoril.

**Art. 2º** - Constituem objetivos estruturantes da Política Municipal de Mobilidade Rural e Apoio à Produção:

**I** – apoio à produção de pequeno porte realizado por trabalhadores da agricultura familiar e demais populações residentes em áreas rurais;

**II** – assegurar condições adequadas de tráfego, preferencialmente à população rural, mediante a manutenção, recuperação, revitalização e desobstrução de pontos críticos existentes em estradas vicinais de produção implantadas, pavimentadas ou não;

**III** – garantir o escoamento da produção agrossilvopastoril das unidades produtivas locais;

**IV** – permitir o acesso aos polos locais de interesse turístico;

**V** – incentivar e viabilizar a aquisição de máquinas e equipamentos necessários à britagem e recuperação de estradas vicinais;



**Art. 3º** - As estradas vicinais de produção são equipamentos viários de natureza geográfica local, tendo como característica determinante a ligação entre diversas localidades ou povoações rurais que se comunicam com unidades de produção e centros de consumo, além de possibilitar o acesso a locais de interesse turístico, possuindo as seguintes características:

**I** – preservação do traçado original, permitindo a eficiência de trafegabilidade na área de influência das áreas produtivas;

**II** - largura aproximada de seis metros conferindo economia no volume de construção e recuperação com a redução significativa de obras de terraplenagem;

**III** – implantação ou recuperação realizada com materiais naturais e resíduos de construção na base e sub-base, obtidos na região de influência garantindo economia e preservação ambiental;

**IV** - manutenção da sinuosidade original do equipamento viário, com ajustes naturais para limitar, propositadamente, a velocidade de mobilidade como condição efetiva de segurança;

**Art. 4º** - Para o permitir o diagnóstico dos níveis necessários de intervenção, decorrentes da política pública estruturante, as estradas vicinais de produção estão classificadas na seguinte ordem:

**I** - Classe A — estradas totalmente pavimentadas;

**II** - Classe B — estradas com pavimentação apenas de pontos críticos;

**III** - Classe C — estradas com regularização do leito com aplicação de materiais naturais e resíduos de construção na base e sub-base (processo de britagem);



**IV - Classe D** — estradas apenas com regularização do leito, desprovida de aplicação de materiais naturais e resíduos de construção na base e sub-base;


**V - Classe E** — estradas sem qualquer manutenção.

**Art. 5º** - O Poder Executivo municipal regulamentará esta Lei, no que couber.

**Art. 6º** - Esta lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

CÂMARA MUNICIPAL DE MURIAÉ

Plenário Dr. João Evangelista Bandeira de Mello, 23 de novembro de 2023

x   
**DELSON LÚCIO AMARO DE ANDRADE**  
**(DELCINHO)**  
Vereador – Solidariedade



### JUSTIFICATIVA

O presente projeto tem por objetivo a instituição da Política Municipal de Mobilidade Rural e Apoio à Produção. Com efeito, é interessante destacar preliminarmente, que o conjunto de estradas vicinais distribuídas em todo o território municipal, deveria receber a atenção que demanda a importância estratégica da interface existente com os mais variados vetores econômicos de desenvolvimento.

Infelizmente não é isso que se verifica, pois na maioria das vezes, as estradas vicinais são tratadas como equipamentos de segunda linha sem que haja um planejamento transversal com outros equipamentos de mobilidade nem com os centros consumidores em geral.

Lamentavelmente o tratamento conferido às estradas vicinais nas áreas de produção rural, remete ao conformismo de ação, sem que haja políticas estruturantes condizentes com a natureza operacional e com a importância que tais equipamentos deveriam receber. No mundo real e no contexto do desenvolvimento socioeconômico brasileiro, é notório, que as estradas vicinais de produção — implantadas no meio rural — são equipamentos públicos essenciais e de suporte à economia local, com reflexos na macroeconomia nos mais variados setores.

Os ganhos de escala e resultados positivos decorrentes da existência de artérias primárias de locomoção, com manutenção regular e de qualidade, podem ser aferidos na pujança das cadeias produtivas; na agregação de valores e custos de oportunidade na produção; na geração de milhares de postos de ocupação; e principalmente na retenção





de um grande universo de famílias nas suas localidades de origem com geração de postos de trabalho qualificado aos cidadãos, evitando-se a consequente ocupação desordenada de centros urbanos já saturados. As estradas vicinais no meio rural — como é sabido ao longo dos tempos — são os meios de mobilidade e transportes, imprescindíveis no deslocamento interno das famílias residentes em comunidades rurais e por vezes constituindo-se como única via para escoamento da produção da agricultura familiar, reconhecido segmento vital para o agronegócio brasileiro, seja de pequeno, médio ou grande porte.

Quando o pressuposto da geração de renda e melhoria social — está delimitado no universo municipal e nas áreas rurais — é evidente que a estrutura local de mobilidade assume a condição essencial do desenvolvimento sustentável, com qualidade de vida para a sociedade como um todo.

Em boa parte dos municípios brasileiros e nas pequenas aglomerações urbanas no País, as estradas vicinais são as únicas artérias integradoras do sistema produtivo e social. Uma vez que tais sistemas de mobilidade estejam obstruídos ou comprometidos pela falta de manutenção, inevitavelmente haverá estrangulamento nas cadeias de distribuição e produção de alimentos e outros produtos integrantes dos segmentos produtivos de transformação.

Nesse sentido, é adequado afirmar que sem a implantação de uma política pública adequada de manutenção de estradas vicinais de produção, a possibilidade de um colapso na capacidade de ir e vir da população rural, e do sistema produtivo local, é totalmente previsível. A estrada vicinal, em regra, é o primeiro equipamento viário por onde a produção primária sai da unidade produtiva em direção aos centros urbanos de consumo.

Neste aspecto, entende-se por uma política pública de mobilidade rural e apoio produtivo, o incremento dos meios que possibilitem as condições satisfatórias para a conservação nas superfícies de rolamento das estradas, deixando-as em condições estruturais adequadas com a redução de acidentes; dos custos operacionais dos veículos que trafegam; na satisfação das comunidades beneficiárias; além da diminuição direta



nos valores finais dos produtos transportados. É fato, que sem a devida conservação preventiva, o estado precário das rodovias vicinais influirá diretamente no custo do transporte e na qualidade do produto transportado.

Tais circunstâncias ocasionam a insegurança produtiva, alimentar e social de significativa parte das populações rurais nos municípios. Todas as questões ora elencadas, dentre tantas outras, amplificam a necessidade do programa estruturante de recuperação e manutenção preventiva dessas vias, ora apresentado, configurando-se ao final como uma política pública essencial para a agregação direta de emprego e renda da parcela significativa da sociedade à exemplo do que correu com o Município de Xaxim, que adotou o britamento das malha rural, alcançando significativos ganhos estruturais.

Segundo o Departamento nacional de Infraestrutura Terrestre DNIT, em 2015 quase 80% da malha viária brasileira era não pavimentada. No conjunto das estradas sem pavimentação, é fato que as artérias vicinais representam a maior quantitativo desse universo. Por outro lado, e segundo o Censo do IBGE, de 2010, a população do Brasil era constituída por 190.732.694 pessoas. Destas, segundo o Instituto, cerca de 84% (160.879.708 pessoas) viviam em zonas urbanas e aproximadamente 16% (29.852.986 pessoas) em áreas rurais. Não obstante os números absolutos, a parcela menor residente nas áreas rurais, de longe, garante, em quase a totalidade, a produção de alimentos e outros bens de consumo primário para o conjunto da população brasileira.

Os dados estatísticos reforçam ainda mais a importância de uma política pública estruturante que garanta a mobilidade das pessoas e dos veículos para garantir sustentabilidade à produção municipal.

Por todo o exposto, considerando a relevância do tema, convido todos os parlamentares representantes dessa Casa a votarem favoravelmente à presente proposição por se tratar de tema que privilegia a saúde e bem estar da terceira idade.



Exmº Sr.  
**Vereador GERSON FERREIRA VARELA NETO**  
DD. Presidente da Câmara Municipal  
MURIAÉ-MG