



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI Nº 634, DE 2021

Inclui no Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, o trecho rodoviário que especifica.

AUTORIA: Senadora Kátia Abreu (PP/TO)



[Página da matéria](#)



SENADO FEDERAL

Gabinete da Senadora **Kátia Abreu**

PROJETO DE LEI Nº....., DE 2021

Inclui no Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, o trecho rodoviário que especifica.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, constante do Anexo à Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que institui o Plano Nacional de Viação – PNV.

Art. 2º Inclua-se no item 2.2.2 – Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal – integrante do Anexo ao PNV, aprovado pela Lei nº 5.917, de 1973, a seguinte rodovia de ligação:

BR	Pontos de Passagem	Unidade da Federação	Extensão (km)	Superposição	
	Trecho da Rodovia TO 335 que liga o Município de Couto Magalhães à Colinas do Tocantins	TO	99	BR	Km
	Trecho da Rodovia TO 335 que liga o Município de Colinas do Tocantins à Palmeirante	TO	84		

Art. 3º A designação oficial e o traçado definitivo da rodovia de que trata esta Lei serão determinados pelo órgão competente.

Art. 4º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.



JUSTIFICAÇÃO

Rodovias federais têm como objetivo integrar espaços geográficos e permitir melhores ligações entre cidades e Estados brasileiros. O projeto de lei em questão pretende incluir no Plano Nacional de Viação (PNV) trechos da rodovia estadual TO -335, no norte do estado, entre os Municípios de (Couto Magalhães/Colinas do Tocantins/Palmeirante).

A rodovia é a mais movimentada no transporte de grãos no Tocantins e os trechos que fazem conexões entre esses municípios, importantes vias do transporte de cargas e principalmente do escoamento da produção de soja, vindo do nordeste do Mato Grosso e Sul do Pará. A região é uma grande produtora de grãos e a rodovia recebe diariamente um tráfego pesado de veículos que buscam embarcar ou desembarcar seus produtos no Pátio de Integração Multimodal da Ferrovia Norte-Sul. Portanto, esse trecho da TO-335, o mais movimentado no transporte de grãos no Tocantins, demanda constantes investimentos em manutenção e qualificação em função do seu grau de utilização.

Devido ao grande fluxo de veículos, principalmente os de grande carga, somando com a intensidade de chuvas constante ao longo do tempo, e a precária manutenção, contribuíram para deterioração do pavimento dessa rodovia, que atualmente não suporta mais o intenso fluxo de cargas pesadas.

O relatório da Confederação Nacional do Transporte - CNT¹, indica que, entre 2009 e 2019, houve um aumento de 80,8% da frota de veículos no país, com uma maior concentração nas regiões Norte (130%) e Nordeste (128%). Quando esse crescimento da frota é comparado ao da malha rodoviária pavimentada, no mesmo período, verifica-se um desalinhamento entre os dois dados. Uma maior frota, quase duplicada, circulando por uma malha viária praticamente inalterada significa um aumento da demanda sobre essa infraestrutura. Dessa forma, se não forem realizadas intervenções de manutenção mais frequentes, o processo de desgaste e de surgimento de defeitos é intensificado, o que compromete a qualidade das vias.

O relatório traz ainda as condições gerais das rodovias estaduais no Brasil. Em particular no Tocantins, os números demonstram nossa preocupação. No total, o estado possui cerca de 3.506 km de extensão de

¹ <https://pesquisarodovias.cnt.org.br/relatorio-gerencial>



rodovias do estado, sendo que (11,3%) encontra-se em péssimas condições, (21,4%) a condição é ruim, (39,7%) regular, (26,3%) em boas condições e apenas (1,3%) em ótimas condições.

Ademais, o orçamento estadual não está sendo capaz de priorizar a manutenção preventiva e corretiva da rodovia, e a baixa capacidade de investimento público estadual em infraestrutura de transporte na região fez com que a TO-335 viesse a se deteriorar com o passar dos tempos. A precariedade de alguns trechos aumenta demasiadamente os custos operacionais do setor e compromete a segurança viária, o que aumenta o tempo de viagem e gera perda de eficiência logística.

Com a federalização, esperamos viabilizar com celeridade a alocação de recursos do Orçamento Geral da União para recuperação ou adequação de trechos da nova rodovia federal, o que tornará essa malha rodoviária de importância regional compatível com sua importância econômica. Além disso, temos a convicção de que os investimentos federais na logística de transportes refletem diretamente na redução do chamado custo Brasil, trazendo benefícios permanentes no que se refere à competitividade de nossos produtos nos mercados externo e interno.

Por todo o exposto, solicito aos Nobres Pares apoio para a aprovação da proposta, a qual permitirá maior desenvolvimento e integração em importantes Municípios do Estado do Tocantins, pactuando com o escoamento da expressiva produção do agronegócio dos estados parceiros.

Sala das Sessões

Senadora **KÁTIA ABREU**



SF/21526.45016-99

LEGISLAÇÃO CITADA

- Lei nº 5.917, de 10 de Setembro de 1973 - Lei do Plano Nacional de Viação; Lei do
PNV - 5917/73

<https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:federal:lei:1973;5917>