CÂMARA MUNICIPAL DE CASCAVEL
Recebido em 10/03/15
Protocolo

Câmara Municipal de Cascavel

ESTADO DO PARANÁ

PARECER Nº 02, DE 2015
Comissão de Viação, Obras Públicas e Urbanismo

Proposição: Projeto de Lei Ordinária nº 9 de 2015, que Dispõe sobre a alteração em dispositivo da Lei Municipal nº. 4.612, de 18.07.2007 que dispõe sobre normas de pavimentação asfáltica em vias públicas e em vias de loteamentos no Município de Cascavel, conforme especifica.

Autoria: Vereador Walmir Severgnini/PROS.

Relator: Vereador Romulo Quintino/PSL.

Parecer: FAVORÁVEL com EMENDA

RELATÓRIO

I. A presente matéria, de autoria do Vereador Jaime Vasatta/PTN, dispõe sobre a alteração em dispositivo da Lei Municipal nº. 4.612, de 18.07.2007 que dispõe sobre normas de pavimentação asfáltica em vias públicas e em vias de loteamentos no Município de Cascavel.

II. Afirma o Nobre Vereador, autor da proposta, que o Projeto de Lei nº 9/2015 tem a finalidade de garantir e exigir que nos loteamentos construídos pelo Poder Público tenham a pavimentação asfáltica construída dentro das exigências técnicas elencadas pelo DNIT e PARANACIDADE.

III. Atendendo ao que rege o art. 40 do Regimento Interno desta Casa de Leis, se tratando de matéria relacionada à realização de obras e serviços prestados pelo Município, o Projeto de Lei Ordinária nº. 9/2015 é colocado à apreciação desta Comissão para verificação de seu impacto social.

VOTO DO RELATOR

Colocado em análise o Projeto de Lei nº. 9 de 2014, quanto ao Mérito desta Comissão, cabe analisar a oportunidade e conveniência dos loteamentos construídos pelo Poder Público no Município de Cascavel atenderem aos critérios de elegibilidade definidos pelo PARANACIDADE e pelo Método de Projeto de Pavimentos Flexíveis do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte DNIT.

Para analisar a necessidade da exigência do pavimento prevista na proposição em tela, faz-se necessário compreender as características do pavimento especificado como material para utilização, o Concreto Betuminoso Usinado a Quente – CBUQ.

De acordo com a NBR 7207, pavimento é uma estrutura construída após a terraplenagem e destinada economicamente e simultaneamente em seu conjunto a: resistir e distribuir ao subleito os esforços verticais produzidos pelo tráfego; melhorar as condições de rolamento quanto à comodidade e segurança; e resistir aos esforços horizontais que nele atuam tornando mais durável a superfície de rolamento.

O Concreto Betuminoso Usinado a Quente, CBUQ, é classificado como pavimento flexível e, segundo a Norma DNIT 031/2006 – ES, é definido como "mistura executada a quente, em usina apropriada, com características específicas, composta de agregado graduado, material de enchimento (filer) se necessário e cimento asfáltico, espalhada e compactada a quente".

Pavimentos flexíveis são, em geral, compostos por três camadas, sub-base, base e revestimento, que devem trabalhar em conjunto onde cada uma absorve parte das solicitações impostas, transmitindo o restante às camadas inferiores do solo. São chamados de asfalto.

O revestimento é a camada superior do pavimento que se destina a resistir diretamente às ações do tráfego e transmiti-las às camadas inferiores. É a camada mais nobre do pavimento, por isso, sua execução deve ser procedida de detalhados ensaios de dosagem e acompanhada por rigoroso controle.

Segundo Penz (2010, p.12)[1] "A camada de revestimento, que recebe os maiores carregamentos, tem a função de resistir aos esforços de tração, compressão, fadiga, possuir durabilidade e flexibilidade, ser impermeável e melhorar as condições de rolamento"

O revestimento asfáltico – CBUQ, na composição de pavimentos flexíveis é uma das soluções mais tradicionais e utilizadas na construção e recuperação de vias urbanas, vicinais e de rodovias. Segundo dados da Associação Brasileira das Empresas Distribuidoras de Asfalto (Abeda), mais de 90% das estradas pavimentadas nacionais são de revestimento asfáltico. (NAKAMURA, 2012)[2].

Entretanto, especialistas apontam que a vida útil e tempo mínimo para manutenção corretiva desse material é entre 6 a 10 anos.

Percebe-se, então, a importância do controle na produção e aplicação do material como forma de garantir a qualidade final do asfalto.

---

[1] PENZ, Gustavo. Propriedades mecânicas de misturas asfálticas mornas com adição de zeólitas sintetizadas. 2010. Monografia (Graduação em engenharia civil)- Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2010.

[2] NAKAMURA, Juliana. Pavimentação asfáltica- os tipos de revestimentos, o maquinário necessário e os cuidados na contratação, projeto e execução. Infraestrutura urbana: projetos, custos e construção, São Paulo, ano 2, n. 16, jul. 2012.

Nesse sentido, o DNIT – Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte elaborou material com especificações técnicas, o Método de Projeto de Pavimentos Flexíveis, com a finalidade de avaliar e estabelecer parâmetros de aplicação quanto à capacidade de suporte de cargas, utilização de materiais granulares empregados no pavimento, volume de tráfego, fator climático regional, equivalência estrutural, espessura mínima do revestimento betuminoso e dimensionamento do pavimento.

Convém o registro de que, nos grandes centros urbanos, tem se utilizado a pavimentação rígida, em concreto, encontrada eventualmente em corredores de ônibus e vias de fluxo intenso de veículos pesados apresentando algumas vantagens em relação ao CBUQ, como melhor drenagem da pista, melhor visibilidade por reflexão, o que garante economia nos gastos com iluminação pública e maior durabilidade com menor manutenção (vida útil de 20 anos) quando comparado ao pavimento flexível. A desvantagem, ainda, é o custo de implantação.

Quanto à proposição em análise, percebe-se que o há intuito de garantir a qualidade da pavimentação dos loteamentos aprovados e entregues no Município de Cascavel ao ser exigido que os pavimentos em CBUQ sigam os parâmetros especificados pelo DNIT.

Entretanto, identifica-se na redação do *caput* do art 1°, constante ao art 1° do Projeto nº. 9/2015, inexatidões quanto às definições técnicas.

O Código de Transito Brasileiro define via como "superfície por onde transitam veículos, pessoas e animais, compreendendo o espaço entre os limites prediais, que envolve a pista, a calçada, o acostamento, ilha e canteiro central"; e via urbana como "ruas, avenidas, vielas, ou caminhos e similares abertos a circulação publica, situados na area urbana, caracterizados principalmente por possuírem imóveis edificados ao longo de sua extensão".

Portanto, se a nomenclatura utilizada for "rua", esta não abrangeria a totalidade pretendida do espaço urbano especificado para utilização do CBUQ nos loteamentos. Bem como não caberia o termo "via", pois via abrange, além da pista por onde transitam veículos, também passeio e canteiro central.

Nesse sentido, o termo mais apropriado é "pista", pois de acordo com o Código de Transito Brasileiro, pista é a "parte da via normalmente utilizada para a circulação de veículos, identificada por elementos separadores ou por diferença de nível em relação as calcadas, ilhas ou aos canteiros centrais".

Quanto ao termo "aberto" utilizado para definir os loteamentos construídos pelo Poder Público, percebe-se que o termo não consta na definição técnica, pois basta o termo loteamento para expressar o pretendido.

Assim, observa-se necessidade de adequar a nomenclatura utilizada à nomenclatura técnica, mais especificamente, a substituição da expressão "Concreto Usinado Quente – CUBQ, pela expressão "**Concreto Betuminoso Usinado a Quente – CBUQ**; a substituição da expressão "ruas" pela expressão "**pistas das vias**"; e a supressão da expressão "**abertos**".

Diante do exposto, meu voto é FAVORÁVEL com EMENDA.

III – VOTOS DA COMISSÃO

Pelas conclusões do Relator: Vereadores Romulo Quintino, Paulo H. Porto Borges e Aldonir Cabral.

Palácio José Neves Formighieri, 5 de março de 2015.

Romulo Quintino (PSL)
Presidente

Paulo H. PortoBorges (PCdoB)
Secretário

Aldonir Cabral (PDT)
Membro