

## PROJETO DE LEI Nº5.851, DE 2013

Dispõe sobre edificações nas margens das faixas de domínio das rodovias federais.

**Autor:** Deputado Onofre Santo Agostini

**Relator:** Deputado Raul Lima

### I – RELATÓRIO:

O projeto de lei em exame, de autoria do nobre Deputado Onofre Santo Agostini, tem por objetivo regular a situação de edificações presentes em faixas lindeiras às rodovias federais, cuja edificação tenha data anterior à assinatura de contratos de concessão de exploração das rodovias.

No art. 1º o projeto assegura o direito de permanência das edificações, para fins comerciais ou não, na reserva de faixa não edificável. No art. 2º o projeto circunscreve o direito supracitado às edificações que já existiam até a assinatura dos contratos de concessão das rodovias às margens das quais se encontram. Por fim, o artigo 3º estabelece a vigência imediata da lei.

Na justificativa, o autor registra que:

“Muitos estão sendo prejudicados com ações judiciais por parte das concessionárias que pedem a reintegração de posse das áreas compreendidas na reserva de faixa não-edificável de 15 (quinze) metros de cada lado das faixas de domínio das rodovias federais. A faixa de domínio é a base de uma pista e nela ficam os canteiros, os acostamentos e a sinalização da faixa de segurança até o alinhamento das cercas que separam a estrada dos imóveis próximos à via. A partir da faixa de domínio, conta-se ainda mais quinze metros, onde ainda não é permitido construir. Mas há de se observar que muitas edificações se encontram há anos instaladas nessas áreas de quinze metros, muito antes da assinatura dos contratos de concessão de exploração de rodovia com o

governo federal e que agora estão sujeitas a desapropriação, injustamente.”

Ressalta, ainda, em sua justificativa, que (...) essas edificações, para fins comerciais ou não, não colocam em risco a segurança e a vida de usuários das rodovias. Assim, famílias comuns e comerciantes estão prestes a ter suas propriedades, adquiridas com muito esforço e sacrifício, perdidas sem nenhuma indenização como contrapartida.”

A proposição foi distribuída a esta Comissão de Viação e Transportes e à de Constituição e Justiça e de Cidadania. Sujeita à apreciação conclusiva pelas Comissões, tramita em regime ordinário. Encerrado o prazo para emendas ao projeto nesta Comissão, não foram apresentadas emendas.

É o relatório.

## **II – VOTO DO RELATOR**

Compete a esta Comissão de Viação e Transportes, conforme disposto no inciso XX, do art. 32, do Regimento Interno desta Casa, manifestar-se, na presente oportunidade, sobre o mérito da proposição.

A BR- 116, rodovia federal construída entre as décadas de 1940 e 1950, encontra-se, ainda hoje, quase que em sua totalidade, em pista simples. Desde [15 de fevereiro](#) de 2008 estabeleceu-se contrato com a Autopista Planalto Sul, concessionária da OHL Brasil, para a administração e conservação da Rodovia BR-116 entre Curitiba e a divisa dos estados de Santa Catarina e Rio Grande do Sul.

O Projeto Executivo de Engenharia Rodoviária abrange, no estado do Paraná, o planejamento de interseções e acessos em quatro cidades: em Mandirituba, a interseção no km 152,4 da BR-116 e os acessos no km 152,8 e 156,7; em Quitandinha, a interseção no km 166,1 e o acesso no km 168,5; em Campo do Tenente o acesso no km 188,5 e em Rio Negro o acesso no km 202,3.

No estado de Santa Catarina o projeto compreende o planejamento do acesso no km 7 da BR-116 na cidade de Mafra; os acessos no km 34,2 em Itaiópolis, no km 52,5 em Papanduva e no km 132,9 em Santa Cecília. Foram apresentados os seguintes estudos e projetos: estudo de traçado, hidrológico e geotécnico; levantamento planialtimétrico; projeto geométrico, de terraplenagem, de pavimentação, de drenagem pluvial, de sinalização e para casos específicos projeto de muro de contenção.

A rodovia é um importante elo de comunicação entre os estados da região Sul do Brasil, e também de grande importância para a economia nacional, o que evidencia a necessidade de sua manutenção.

Vale frisar que a concessão das rodovias federais é competência federativa, representando, portanto, os interesses da população brasileira quanto à infraestrutura rodoviária.

Entretanto, faz-se necessário considerar que a BR-116 está assentada em dezenas de municípios, entes federativos constitucionalmente instituídos, que possuem uma economia ligada à faixa de domínio regional por ela condicionada. Tem-se, aqui, uma relação complexa, de ordem jurídica e política, que versa sobre a soberania dos entes municipalistas e a legislação que regula a constituição do espaço urbano e o direito inalienável das cidades e dos cidadãos.

Ressalta-se, também, que a cidadania e o direito pátrio garantem, dentre os direitos inalienáveis da sociedade, o direito da valorização da cultura, a proteção dos costumes, a segurança jurídica, e a participação da sociedade em processos que repercutem sobre suas vidas. Assim, em caso de desapropriação da faixa de domínio deve-se considerar a história da população lideira.

Destarte, diante do exposto, e considerando seus reflexos nos municípios, consideramos de extrema importância a regulação da situação das edificações nas faixas de domínio das rodovias federais no Brasil, com risco de reflexos deletérios irreversíveis para as comunidades afetadas, seja no nível individual – no caso das famílias – seja no nível sócio-cultural, já que está-se lidando, aqui, com contextos econômicos e culturais integrados.

Por todo o exposto, no âmbito do mérito desta Comissão, votamos pela **APROVAÇÃO do Projeto de Lei nº 5.851, de 2013.**

Sala da Comissão, em                      de setembro de 2013.

**Deputado RAUL LIMA**  
**Relator**