



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**

## **PROJETO DE LEI N.º 4.812-B, DE 2012** **(Do Sr. Fernando Jordão)**

Torna obrigatória a adequação dos projetos a serem executados em rodovias federais e estaduais que cruzam municípios em suas áreas urbanas e de unidades de conservação; tendo parecer da Comissão de Desenvolvimento Urbano, pela aprovação, com substitutivo (relatora: DEP. ROSANE FERREIRA); e da Comissão de Viação e Transportes, pela aprovação, nos termos do Substitutivo da Comissão de Desenvolvimento Urbano (relator: DEP. LÁZARO BOTELHO).

### **DESPACHO:**

ÀS COMISSÕES DE:  
DESENVOLVIMENTO URBANO;  
VIAÇÃO E TRANSPORTES;  
FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO (MÉRITO E ART. 54, RICD) E  
CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD)

### **APRECIÇÃO:**

Proposição sujeita à apreciação conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

## **SUMÁRIO**

I - Projeto inicial

II - Na Comissão de Desenvolvimento Urbano:

- Parecer da relatora
- 1º substitutivo oferecido pela relatora
- Complementação de voto
- 2º substitutivo oferecido pela relatora
- Parecer da Comissão

III - Na Comissão de Viação e Transportes:

- Parecer do relator
- Parecer da Comissão

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º. Esta Lei dispõe sobre a obrigatoriedade adequação de projetos em execução e a serem executados de rodovias federais e estaduais que cruzam municípios em suas áreas urbanas e de unidades de conservação.

Art. 2º. Todos os projetos a serem executados em rodovias federais e estaduais que cruzam municípios em suas áreas urbanas e de unidades de conservação devem ser adaptados para conterem obrigatoriamente passagens subterrâneas para pedestres, animais e carros ao longo da extensão da rodovia, para melhor segurança das travessias entre lados.

Art. 3º. Todas as rodovias federais e estaduais que cruzam municípios em suas áreas urbanas e de unidades de conservação que forem privatizadas ou não, terão um prazo de 24 (vinte e quatro) meses para providenciarem suas adaptações no sentido de atenderem esta lei.

Art. 4º Todos os processos de concessão de rodovias federais ou estaduais, em que forma for, deverão conter em seus editais de licitação, exigência de que em um prazo de 24 (vinte e quatro) meses, o concessionário, deverá providenciar obras de adaptação de passagens subterrâneas para carros, pedestres e animais, em áreas que as rodovias cruzam setores urbanos e de unidades de conservação.

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

### **JUSTIFICAÇÃO**

Queremos com esse projeto demonstrar que andar a pé constitui um direito natural de todo cidadão. Além de ser a forma de transporte mais simples, funciona também como um exercício da liberdade, simbolizada pelo direito de ir e vir. Cabe ressaltar que esse direito somente pode ser exercido se houver infraestrutura para o atendimento das necessidades dos pedestres, tanto nas calçadas como nas travessias de rodovias, propiciando segurança e conforto.

Não é por outra razão que o Código de Trânsito Brasileiro estabeleceu o direito ao trânsito seguro para todos os cidadãos, sejam eles condutores ou passageiros, mas principalmente pedestres. Portanto compete a nós, como cidadãos, à sociedade civil organizada por meio de suas entidades, zelar para que se cumpra essa determinação legal.

**Anualmente mais de 10 mil pedestres são vítimas fatais de acidentes de trânsito.** Esses dados podem ser avaliados a partir da base de dados Datasus do Ministério da Saúde. Essa base apresenta os números de vítimas por categoria de usuário: 9.944 pedestres mortos em 2010. Porém, nesta base, aparece também um grupo de vítimas não identificadas. É um grupo importante, que representou, em 2010, 23,7% do total. Se distribuir proporcionalmente este grupo entre todas as demais categorias, a avaliação do número de pedestres mortos em acidentes de trânsito chega a 12,3 mil.

Avaliação do número de pedestres mortos em acidentes de trânsito						
	2006	2007	2008	2009	2010	Média
Total das vitimas de acidentes de transporte terrestre	36367	37407	38273	37594	42844	38497
Pedestres identificados	10147	9657	9474	8799	9944	9604
Vitimas não identificadas, a distribuir	8430	8760	8961	8548	10152	8970
Acréscimo correspondente	23,2%	23,4%	23,4%	22,7%	23,7%	23,3%
Acréscimo atribuido aos pedestres	2352	2261	2218	2001	2356	2238
Total "pedestres" ajustado	12499	11918	11692	10800	12300	11842
<i>(Fonte: Datasus, 17/10/2012)</i>						

Localização dos acidentes com pedestres

**Os acidentes ao longo da via podem ser com pedestres andando ao longo da via, mas também e principalmente com pedestres atravessando as pistas.**

A gravidade do atropelamento aumenta rapidamente com a velocidade do veículo envolvido. Para o pedestre atropelado, o risco de morte gira em torno de 30% quando a velocidade é de 40 km/h, porém cresce até 85% se a velocidade de impacto for de 60 km/h. Aos oitenta por hora a morte é praticamente certa.

A velocidade do tráfego dificulta as travessias dos pedestres e aumenta o risco de acidentes.

Estes efeitos da velocidade levaram muitos países a reduzir drasticamente a velocidade autorizada nas zonas urbanas, descendo até 50 km/h e 30 km/h. O

tratamento do tráfego foi reconsiderado em muitas cidades do mundo, surgindo um novo conceito de Traffic Calming, i.e. de moderação do tráfego.

**Que seja dentro das cidades ou nas estradas a percentagem de atropelamentos em relação ao tráfego de pedestres é muito mais elevada à noite, quando a visibilidade dos pedestres fica prejudicada.**

### **Travessias urbanas**

**Grande parte dos acidentes rodoviários acontece nas travessias de zonas urbanas, ou seja, rodovias que cruzam cidades e bairros, com predominância de acidentes com pedestres. O volume de tráfego, a ausência de semáforos, a velocidade praticada fazem com que seja extremamente perigoso para um pedestre atravessar estradas.**

**As estradas que cruzam os municípios e seus bairros densamente populosos sofrem com a divisão de suas áreas, a estrada acaba dividindo o bairro no meio, criando uma dificuldade inclusive para o poder público municipal. Famílias são divididas, a segurança dos pedestres fica totalmente comprometida, à acessibilidade dos pedestres tem que ser respeitada, os serviços públicos em sua maioria das vezes tem dificuldade de atender os dois lados, ou seja, tem que haver um meio seguro para voltar a interligar o bairro e em nosso entendimento só com novos projetos e adaptação dos existentes criando as passagens subterrâneas pode acontecer.**

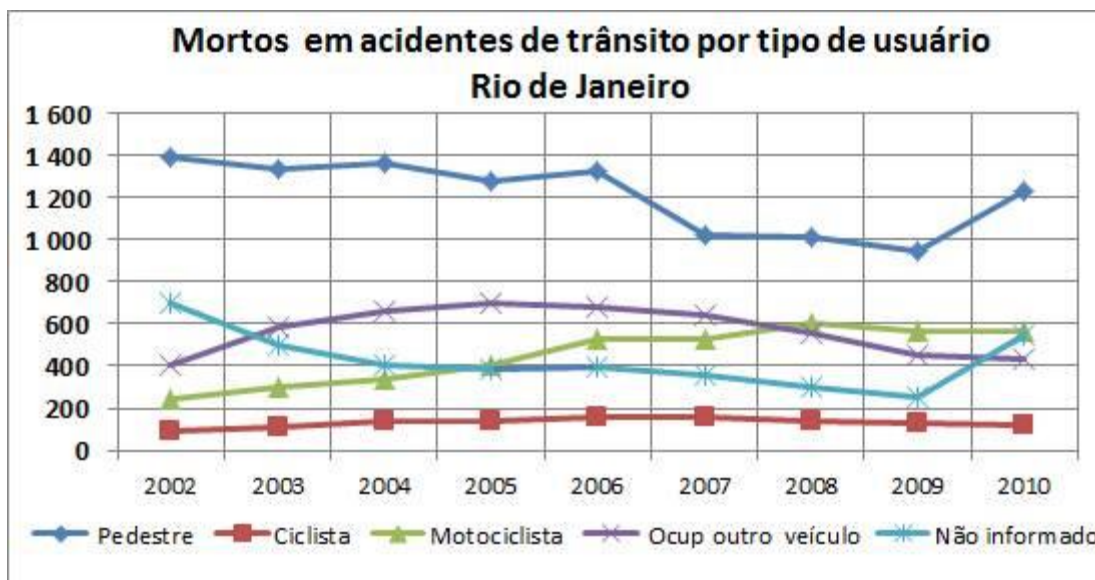
### **Novas vias**

Muitos fatores de risco de acidentes ligados à infraestrutura têm a sua origem na evolução das zonas vizinhas: ocupação da faixa lindeira, abertura de novos acessos, urbanização. Aos poucos acumulam-se problemas de dificuldade crescente necessitando uma redução drástica da velocidade autorizada. A rodovia não atende mais aos critérios de ligação de longa distância, em termos de capacidade e de tempo de percurso.

A época dos anos 60 deu luz à maioria das rodovias em uso atualmente. Uma nova geração de rodovias se faz necessária para atender a demanda de crescimento econômico do país, a exemplo do que já foi feito em certas regiões. Deverão ser “autoestradas”, ou “vias rápidas”, de maior capacidade e com características que permitam melhorar consideravelmente a segurança.

Rio de Janeiro, mortos em acidentes de trânsito, de 2002 a 2010.

Detalhe por tipo de usuário



Este gráfico apresenta a repartição dos mortos em função do seu modo de transporte: pedestres / ciclistas / motociclistas / ocupantes de automóveis, caminhões, ônibus, agrupados aqui sob o título “ocupante de outro veículo” / e outros, principalmente aqueles cujo meio de transporte não foi registrado, designados aqui como “não informado”. Esta última categoria representa entre 11% e 25% do total, dependendo do ano. O mínimo aconteceu em 2009. É naquele ano que as categorias de usuários são melhor representadas nas estatísticas.

Em 2009, os pedestres representaram 40% dos mortos, os motociclistas 24%, os ocupantes de outros veículos 19% e os ciclistas 6%.

Verificando as estatísticas, podemos observar a importância e a necessidade de criação de novas regras para execução de novas obras em rodovias como também modificações nas existentes.

Outro fato preocupante são os atropelamentos de animais vertebrados no Brasil. Conforme estudos, a cada minuto, 28 animais são atropelados nas estradas brasileiras. Carros, motos e caminhões retiram a vida de 14,7 milhões de bichos por ano (40,8 mil a cada dia), de acordo com estimativas de especialistas. É um massacre que, muitas vezes, sequer é percebido pela maioria dos motoristas. Como a quantidade de rodovias monitoradas no país é reduzida, a estimativa é que essas

estatísticas estejam subestimadas. Nos Estados Unidos — onde o controle é bem mais rigoroso — os números são cerca de 25 vezes maiores: 365 milhões de animais mortos por ano (um milhão por dia).

Nos Estados Unidos e em alguns países da Europa, a arquitetura de boa parte das novas estradas já prevêem áreas de passagens para animais. Em alguns casos, as zoopassagens se misturam com a floresta ao redor. A bióloga Sandra Jacobson, que trabalha na agência florestal americana (USDA Forest Service), afirma que estes caminhos para bichos muitas vezes são as únicas maneiras de reduzir a mortalidade de algumas espécies nas proximidades das rodovias.

Conforme a bióloga Sandra Jacobson, que trabalha na agência florestal americana (USDA Forest Service), dois impactos são os maiores problemas das rodovias. O maior deles é a barreira aos animais selvagens, que não podem se mover livremente pelas estradas. Os bichos como as pessoas, precisam buscar alimentos, parceiros e abrigo. O segundo maior impacto é a mortalidade causada pela colisão dos animais com os veículos. Como se observa este problema ocorre em todo o mundo e pode causar sério declínio em algumas populações de animais por isso a importância das travessias subterrâneas.

Pelas razões expostas contamos com o apoio dos ilustres Colegas Parlamentares para a aprovação da presente proposição.

Sala das Sessões, em 05 de dezembro de 2012.

FERNANDO JORDÃO  
Deputado Federal – PMDB/RJ

## **COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO URBANO**

### **I - RELATÓRIO**

O projeto de lei em epígrafe propõe que todos os projetos a serem executados em rodovias federais e estaduais, que cruzam a área urbana de municípios, bem como unidades de conservação, devam ser adaptados para conterem obrigatoriamente passagens subterrâneas para pedestres, animais e veículos.

Estabelece que todas as rodovias federais e estaduais, privatizadas ou não, terão um prazo de vinte e quatro meses para providenciarem as adaptações obrigatórias para a realização de passagens subterrâneas.

Finalmente, determina que todos os processos de concessão de rodovias federais ou estaduais deverão conter, em seus editais de licitação, a exigência da realização das referidas obras.

O autor do projeto justifica a sua iniciativa em face dos inúmeros acidentes ocorridos com pedestres e animais ao longo e na travessia de rodovias, principalmente nas áreas urbanas, lembrando também que, conforme a experiência estrangeira, as passagens subterrâneas sob rodovias são uma forma eficiente de preservação da vida animal em unidades de conservação.

Esgotado o prazo regimental, não foram apresentadas emendas ao projeto.

## **II - VOTO DA RELATORA**

São muitos os casos de rodovias federais ou estaduais que cortam áreas urbanas, incorporando-se ao sistema viário das cidades e articulando-se de forma precária com as demais vias, uma vez que não existe, na maioria dos casos, uma hierarquização definida entre elas na malha urbana.

Resultam da interferência das rodovias no sistema viário local muitos conflitos de trânsito, dos quais decorrem inúmeros abalroamentos entre veículos pesados, motocicletas e bicicletas, além de atropelamentos de pedestres e animais domésticos.

Essa convivência das rodovias e estradas com as vias locais gera também discussões sobre a esfera responsável pela conservação periódica e pelas obras de manutenção necessárias: se o Poder Público municipal, o estadual ou o federal. A falta de acordo nesse sentido pode comprometer decisivamente a segurança da circulação.

A proposta em análise enfoca um elemento em prol dessa segurança, de caráter construtivo, do mesmo gênero das obras de arte rodoviárias, dos *guard rails* ou defensas metálicas e das passarelas para pedestres.

Porém, exige que a realização dessas passagens seja subterrânea, o que, a nosso ver, pode ser conveniente ou adequada em alguns casos, mas não em todos. Para a passagem de animais em unidades de conservação, certamente seria a forma mais indicada, com acessos à pista bloqueados. Nas cidades, no entanto, há a alternativa do uso de semáforos



ou de passarelas suspensas, conforme seja a disponibilidade de espaço, que nem sempre existe ou é suficiente para a realização de passagens subterrâneas com todo o sistema de acessos que lhe é indicado.

Por outro lado, passagens subterrâneas para veículos e pedestres carecem de cuidados na parte construtiva, como boa drenagem de águas pluviais, revestimentos e pisos adequados, adequada iluminação para o período noturno e, no que toca à manutenção e conservação, entraria, além do serviço de limpeza pública, o de vigilância policial, para garantir a segurança dos transeuntes e evitar ações da marginalidade. Tudo isso requer o devido equacionamento, em face da concorrência das diferentes esferas de Poder na questão.

As passagens subterrâneas foram consagradas em Brasília, nas Asas Sul e Norte do Plano Piloto, para integrar as áreas leste e oeste sem gerar conflitos de circulação com o trânsito do eixo rodoviário, de natureza arterial, que cruza a cidade de norte a sul, e também o trânsito dos eixos viários paralelos, leste e oeste, com função coletora de tráfego para as superquadras. Elas são eficientes para o trânsito de veículos, mas, para a circulação de pedestres, exigem que sejam bem administradas. Nas cidades não planejadas desde a criação, as condições são distintas e, muitas vezes, adversas à viabilização de obras dessa natureza.

No geral, consideramos a ideia do projeto importante, mas deve abordar de forma mais ampla a questão, sem muitas amarrações que poderiam congelar e limitar as soluções em prol da segurança do trânsito e dos pedestres. Ao mesmo tempo, não se poderia deixar de considerar as propostas estabelecidas tanto nos Planos Diretores como nos Planos de Mobilidade Urbana para a localização dessas passagens nas malhas viárias das diferentes cidades atravessadas pelas rodovias.

Diante dessas considerações, somos pela aprovação do PL nº 4.812, de 2012, na forma do substitutivo que apresentamos.

Sala da Comissão, em 06 de junho de 2013.

**Deputada ROSANE FERREIRA**  
Relatora

## **1º SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 4.812, DE 2012**

Dispõe sobre interseções de rodovias federais e estaduais com vias urbanas e áreas de unidades de conservação.



O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei dispõe sobre interseções de rodovias federais e estaduais com vias urbanas e áreas de unidades de conservação.

Art. 2º As rodovias federais ou estaduais ao adentrarem áreas urbanas serão dotadas de obras-de-arte e sinalização indispensáveis para a circulação segura de veículos e pedestres.

§ 1º Nas áreas urbanas adensadas, para os fins previstos no *caput*, investimentos rodoviários federais e estaduais serão destinados, prioritariamente, a intervenções saneadoras em cruzamentos entre rodovias federais ou estaduais e vias urbanas.

§ 2º Para o atendimento do previsto neste artigo, as intervenções nas rodovias federais e estaduais em áreas urbanas deverão compatibilizar-se com as propostas do Plano Diretor e do Plano de Mobilidade Urbana.

Art. 3º Em Áreas de Unidades de Conservação, as rodovias federais ou estaduais serão objeto de investimentos prioritários destinados à realização de obras-de-arte, sinalização e bloqueios necessários, em pontos estratégicos, para permitir a passagem de animais sem cruzamento da via, e garantir a segurança rodoviária.

Art. 4º As rodovias federais ou estaduais cuja exploração tenha sido concedida à iniciativa privada após a entrada em vigor desta Lei receberão das empresas concessionárias investimentos prioritários destinados ao cumprimento dos requisitos estabelecidos nos arts. 2º e 3º, dentro do período máximo de 5 anos após o início da vigência da concessão.

Art. 5º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação

Sala da Comissão, em 06 de junho de 2013.

**Deputada ROSANE FERREIRA**

Relatora

## **COMPLEMENTAÇÃO DE VOTO**

Após a primeira discussão na Comissão de Desenvolvimento Urbano, ocorrida na Reunião Ordinária do dia 03 de julho de 2013, acatei as sugestões dos nobres

deputados Weverton Rocha, Sérgio Moraes, Paulo Foletto, Roberto Britto e João Paulo Lima para a apresentação de um substitutivo que aprimore o projeto de lei em epígrafe.

Diante dessas considerações, somos pela aprovação do PL nº 4.812, de 2012, na forma do substitutivo que apresentamos.

Sala da Comissão, em 04 de julho de 2013.

**Deputada ROSANE FERREIRA**  
Relatora

## **2º SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 4.812, DE 2012**

Dispõe sobre os projetos a serem executados nas rodovias estaduais, federais e ferrovias que fazem interseção com vias urbanas e áreas de unidades de conservação, e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei dispõe sobre os projetos a serem executados nas rodovias estaduais, federais e ferrovias que fazem interseção com vias urbanas e áreas de unidades de conservação, e dá outras providências.

Art. 2º As rodovias estaduais, federais e ferrovias ao adentrarem áreas urbanas serão dotadas de obras-de-arte e sinalização indispensáveis para a circulação segura de veículos, pedestres e animais.

§ 1º Nas áreas urbanas adensadas, para os fins previstos no *caput*, investimentos rodoviários e ferroviários federais serão destinados, prioritariamente, a intervenções saneadoras em cruzamentos de rodovias estaduais, federais e ferrovias com vias urbanas.

§ 2º Para o atendimento do previsto neste artigo, as intervenções nas rodovias estaduais, federais e ferrovias em áreas urbanas deverão compatibilizar-se com as propostas do Plano Diretor e do Plano de Mobilidade Urbana, ouvido o Poder Público Municipal.

§3º As rodovias estaduais, federais e ferrovias que adentram áreas urbanas adensadas, além das obras-de-arte e sinalização de que trata o *caput*, serão dotadas de vias marginais para circulação de pedestres e ciclistas.

Art. 3º Em Áreas de Unidades de Conservação, as rodovias federais estaduais, federais e ferrovias serão objeto de investimentos prioritários destinados à realização de obras-de-arte, sinalização e bloqueios necessários, em pontos estratégicos, para permitir a passagem de animais sem cruzamento da via de forma a protegê-los e garantir a segurança rodoviária e ferroviária.

Art. 4º As rodovias estaduais, federais e ferrovias cuja exploração tenham sido concedidas à iniciativa privada após a entrada em vigor desta Lei receberão das empresas concessionárias investimentos prioritários destinados ao cumprimento dos requisitos estabelecidos nos arts. 2º e 3º, dentro do período máximo de 5 anos após o início da vigência da concessão.

Art. 5º A partir da vigência desta Lei, todo projeto rodoviário e ferroviário terá o traçado da via definido de forma a contornar os perímetros urbanos e a não adentrar áreas de ocupação urbana adensadas.

Art. 6º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação

Sala da Comissão, em 04 de julho de 2013.

**Deputada ROSANE FERREIRA**  
Relatora

### **III - PARECER DA COMISSÃO**

A Comissão de Desenvolvimento Urbano, em reunião ordinária realizada hoje, concluiu pela aprovação, com complementação de voto, do Projeto de Lei nº 4.812/12, com Substitutivo, nos termos do Parecer da Relatora, Deputada Rosane Ferreira.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Sérgio Moraes - Presidente; Flaviano Melo - Vice-Presidente; Adrian, Alberto Filho, José Nunes, Mauro Mariani, Nilmar Ruiz, Paulo Ferreira, Paulo Foletto, Roberto Britto, Wilson Filho, Celso Maldaner, João Paulo Lima, Junji Abe e Rosane Ferreira.

Sala da Comissão, em 10 de julho de 2013.

**Deputado SÉRGIO MORAES**  
Presidente

## COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

### I – RELATÓRIO

Vem a esta Comissão o Projeto de Lei nº 4.812, de 2012, de autoria do Deputado Fernando Jordão. A iniciativa determina que projetos rodoviários devem prever passagens subterrâneas nos trechos nos quais a futura via atravessa área urbana ou unidade de conservação, de maneira a permitir a circulação de pedestres, animais e veículos. No mesmo sentido, dá àqueles que administram rodovias já existentes prazo de vinte e quatro meses para implantar passagens subterrâneas nos trechos urbanos da via, ou onde ela cruze unidade de conservação. Quer, ainda, que editais de licitação para a concessão de rodovias contenham cláusula que obrigue o concessionário a implantar, nos vinte e quatro meses iniciais da concessão, as passagens subterrâneas de que trata o projeto.

Na justificção, o autor argumenta que os atropelamentos de pedestres e de animais, em rodovias, representam um grande problema, a exigir solução do legislador. Em apoio, fornece números relativos a vítimas de atropelamento e de animais mortos nas rodovias.

A proposta passou pela Comissão de Desenvolvimento Urbano, onde recebeu aprovação, na forma de substitutivo. No texto acatado nesse Colegiado, cuida-se também de via férrea que atravessa área urbana ou unidade de conservação. Não se faz menção, ali, a passagens subterrâneas, mas se determina que rodovia ou ferrovia, nessas duas circunstâncias, sejam dotadas de obras-de-arte e de sinalização que promovam a circulação segura de pessoas, animais e veículos. Nas áreas urbanas adensadas, ordena que se dê prioridade a intervenções em cruzamentos de rodovias ou ferrovias com vias urbanas, sempre as compatibilizando com o que determina o Plano Diretor e o Plano de Mobilidade Urbana. O substitutivo exige, ainda, que nas áreas urbanas adensadas os trechos rodoviários ou ferroviários sejam ladeados por vias dedicadas a pedestres e ciclistas. No caso das unidades de conservação atravessadas por rodovia ou ferrovia, a proposta da CDU exige que se invista na realização de obras-de-arte, de sinalização e de bloqueios, em pontos tidos como estratégicos, para facilitar o trânsito de animais. Ao final, o substitutivo manda que o traçado de nova rodovia ou de ferrovia seja definido de forma a evitar perímetros urbanos ou áreas de adensamento populacional.

Nesta Comissão, não houve emendas ao projeto.

É o relatório.

### II - VOTO DO RELATOR

Originalmente, apresentei voto contrário ao projeto de lei, por

julgar que a decisão a respeito de que medidas tomar no enfrentamento do problema da travessia de pedestres e de animais por rodovias deveria ficar a cargo do administrador. Neste Plenário, entretanto, ouvi ponderações que me fizeram rever essa posição. Expresso agora, portanto, meu voto favorável à matéria, como se segue.

A travessia de segmento rodoviário urbano costuma representar enorme risco à segurança dos pedestres, pois não é comum que disponham de meios para evitar o cruzamento em nível, nem que lhes seja facilitada a tarefa de atravessar o leito da via, na inexistência de alternativa, por intermédio da redução da velocidade máxima autorizada no local. O problema existe, de fato.

De acordo com os dados estatísticos de 2011, divulgados pelo DNIT, morreram nas estradas federais, vítimas de atropelamento, mil quatrocentos e vinte pedestres. Cerca de outros quatro mil sofreram ferimentos diversos. Notem bem: os números são relativos apenas a rodovias federais, como dissemos. Se computados os relativos a rodovias estaduais, o quadro assume feições bem mais graves.

Há, ainda, o problema das travessias de linha férrea em área urbana, que foi bem lembrado pela relatora da matéria na Comissão de Desenvolvimento Urbano, Deputada Rosane Ferreira. Em algumas cidades, são frequentes as notícias de atropelamentos dessa natureza.

O que se infere da observação desse cenário é que não vigora uma política firme e constante de prevenção dos acidentes que vitimam pedestres e animais nas vias de transporte terrestre, especialmente em áreas urbanas. É preciso, enfim, que o Parlamento aponte claramente, por via legal, que a Administração Pública tem de dar prioridade ao combate às mortes de pedestres e animais em rodovias e vias férreas.

Embora se deva inscrever essa diretriz na lei, é melhor, como preconiza o substitutivo apresentado pela Comissão de Desenvolvimento Urbano, deixar as soluções técnicas a cargo do administrador. Com efeito, as passagens subterrâneas nem sempre serão a melhor opção ou a mais eficiente para garantir a segurança de pedestres e animais.

Em face de tudo o que disse, considero que convém dar seguimento à tramitação da matéria.

**O voto, pois, é pela aprovação do Projeto de Lei nº 4.812, de 2012, nos termos do substitutivo a ele apresentado na CDU - Comissão de Desenvolvimento Urbano.**

Sala da Comissão, em            de            de 2015.

Deputado **LÁZARO BOTELHO**  
Relator

### **III - PARECER DA COMISSÃO**

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, aprovou unanimemente o Projeto de Lei nº 4.812/2012 na forma do Substitutivo aprovado na Comissão de Desenvolvimento Urbano, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Lázaro Botelho.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Clarissa Garotinho - Presidente, Milton Monti - Vice-Presidente, Alexandre Valle, Baleia Rossi, Diego Andrade, Edinho Bez, Ezequiel Fonseca, Gonzaga Patriota, Goulart, Hermes Parcianello, Hugo Leal, João Rodrigues, Laudívio Carvalho, Lázaro Botelho, Major Olímpio, Marcelo Matos, Marcio Alvino, Marinha Raupp, Marquinho Mendes, Mauro Lopes, Mauro Mariani, Nelson Marquezelli, Paulo Feijó, Remídio Monai, Roberto Britto, Rodrigo Maia, Ronaldo Martins, Silas Freire, Tenente Lúcio, Vicentinho Júnior, Wadson Ribeiro, Aliel Machado, Arnaldo Faria de Sá, Carlos Henrique Gaguim, Evandro Roman, Fábio Ramalho, Fabio Reis, João Castelo, João Paulo Papa, Jose Stédile, Leônidas Cristino, Mário Negromonte Jr., Ricardo Izar, Roberto Sales e Samuel Moreira.

Sala da Comissão, em 26 de agosto de 2015.

Deputada CLARISSA GAROTINHO  
Presidente

**FIM DO DOCUMENTO**