

# COMISSÃO ESPECIAL DESTINADA A PROFERIR PARECER AO PROJETO DE LEI N.º 7.123/2010.

## PROJETO DE LEI N.º 7.123, DE 2010

Institui a Estrada-Parque Caminho do Colono, no Parque Nacional do Iguaçu.

**Autor:** Deputado Assis do Couto

**Relator:** Deputado Nelson Padovani

### I - RELATÓRIO

O nobre Deputado Assis do Couto propõe, mediante o projeto de lei em epígrafe, a criação da Estrada-Parque Caminho do Colono, abrangendo o trecho do Caminho do Colono que atravessa o Parque Nacional do Iguaçu, no Paraná, entre o km 0 (zero) e o km 17,5 (dezesete e meio) da PR 495, antiga BR 163.

Nos termos do Projeto, a mencionada Estrada-Parque terá os seguintes objetivos: promover a educação e a interpretação ambiental; fomentar o desenvolvimento rural sustentável das Regiões Oeste e Sudoeste do Paraná por meio do turismo ecológico e rural; garantir a integração e a interação responsável e sustentável da população das Regiões Oeste e Sudoeste do Paraná com o Parque Nacional do Iguaçu; e assegurar a efetivação da segurança nacional necessária em área de fronteira.

Para assegurar a sua condição de Estrada-parque e minimizar impactos ambientais sobre o Parque Nacional do Iguaçu, deverá ser adotado um conjunto de medidas para reduzir o volume e a velocidade do tráfego pela estrada, incluindo, dentre outras: circulação apenas de automóveis de passeio, caminhonetes e coletivos de transporte de turistas;

pavimentação com blocos de basalto; utilização de redutores de velocidade; controle do horário de acesso e facilitadores de passagens para os animais.

Na justificação ao Projeto, o ilustre autor informa que o Caminho do Colono foi aberto ainda na década de 20 do século passado e, a partir da década de 30 serviu de caminho para a colonização da região. Mesmo com a criação do Parque Nacional do Iguaçu em 1937, a estrada permaneceu aberta e em funcionamento até 1986, quando foi fechada por decisão judicial.

No período de 1997 até 2003 a estrada foi reaberta à força, pela população local, e novamente fechada pelo Governo Federal, três vezes. Permanece, porém, o sentimento de descontentamento da população com o fechamento do Caminho do Colono.

A proposta em comento, ainda segundo o insigne proponente, tem por objetivo conciliar os interesses das comunidades lindeiras ao Parque do Iguaçu com a necessidade de conservação da natureza. A proposta inspira-se em Estradas-parque existentes no Brasil e no mundo, todas com excelentes resultados.

A presente proposta foi distribuída para cinco Comissões (CTD, CAPADR, CVT, CMADS e CCJC), o que exigiu, conforme determina o art. 34, inciso II, do RICD, a constituição de Comissão Especial para apreciá-la nesta Casa. A referida Comissão Especial foi constituída em 15 de setembro de 2011 e instalada em 20 de setembro do mesmo ano, por Atos da Presidência da Câmara dos Deputados.

Aberto o prazo regimental de cinco sessões ordinárias para apresentação de emendas ao projeto, cinco emendas foram recebidas pela Comissão, conforme o quadro seguinte.

Nº	Deputado	Art.	Objetivo
1	Rubem Bueno	2º	Condiciona a criação da Estrada-Parque Caminho do Colono à prévia revisão e adequação do Plano de Manejo do Parque Nacional do Iguaçu.
2	Rubem Bueno	4º, V	Obriga o uso de pavimentação permeável na EPCC.

3	Rubem Bueno	4º, IX	Obriga a instalação de redutores de velocidade ao longo de todo o percurso da EPCC.
4	Rubem Bueno	4º, X	Restringe a circulação de veículos na EPCC ao horário de 9h às 17h.
5	Rubem Bueno	6º	Assegura ao ICMBio a administração da EPCC.

Foram realizadas, pela Comissão Especial, seis Reuniões de Audiência Pública na Câmara dos Deputados, a saber:

Em 04 de outubro de 2011, para a apresentação do documentário "Estrada do Colono", produzido pelos jornalistas Valério e Vera Carpes, em agosto de 2011, com a presença da Sra. Vera Carpes.

Em 18 de outubro de 2011, com a presença dos seguintes convidados:

- Afranio José Soares Soriano - pesquisador e biólogo (Req. 2/11);
- Henrique Horn Ilha, Chefe da Estação Ecológica do Taim (Req. 4/11);
- Francisco Livino, Chefe do Parque Nacional da Serra da Boicana (Req. 4/11).

Em 25 de outubro de 2011, com a presença dos seguintes convidados:

- Alex Bager, Professor e Pesquisador;
- Jorge Luiz Pegoraro, Diretor do Parque Nacional do Iguaçu;
- Rômulo José Fernandes Barreto Mello, Presidente do Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade - ICMBio.

Em 08 de novembro de 2011, com a presença dos seguintes convidados:

- Mário Gisi, Subprocurador-Geral da República; e
- Muriel Gonçalves Martynychen, Advogado.

Em 22 de novembro de 2011, com a presença dos seguintes convidados:

- Gernote Gilberto Kirinus, ex-Deputado Estadual do Paraná.

Em 29 de novembro de 2011, com a presença dos seguintes convidados:

- Sr. ÁLVARO EDUARDO JUNQUEIRA, Desembargador do Tribunal Regional Federal da 4ª Região; e
- Sr. ARNALDO CARLOS MÜLLER, Engenheiro Florestal e Pesquisador.

Foram realizadas duas reuniões da Comissão Especial com as populações locais, nas seguintes datas e locais:

- Em 11 de novembro de 2011, na Casa da Cultura de Serranópolis do Iguaçu/PR.
- Em 25 de novembro de 2011, no Parque de Exposições, em Capanema/PR.

Foi realizado ainda um Seminário Interno em parceria com o Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade – ICMBio, na sede do Instituto, em Brasília.

## **II - VOTO DO RELATOR**

### **DA CONSTITUCIONALIDADE DO PROJETO DE LEI**

No que diz respeito à compatibilidade com o texto constitucional, deve ser consignado que a matéria tratada pelo Projeto de Lei nº 7.123, de 2010, se insere na competência legislativa da União (CF, art. 24) e nas atribuições do Congresso Nacional (CF, art. 48), estando, desta forma, de acordo com as disposições da Constituição Federal.

## **DA ADEQUAÇÃO ORÇAMENTÁRIA E FINANCEIRA**

Cabe a esta Comissão Especial apreciar a Proposição quanto à sua compatibilidade e adequação orçamentária, conforme previsto no Regimento Interno da Câmara dos Deputados (RI, art. 34, § 2º e art. 53, IV). Dessa forma, há que se analisar a Proposição em relação ao plano plurianual, à lei de diretrizes orçamentárias e ao orçamento anual, bem como às demais normas orçamentárias, em especial à Lei de Responsabilidade Fiscal, Lei Complementar nº 101/2000.

O Projeto de Lei nº 7.123, de 2010, bem como as emendas apresentadas, trata da criação da Estrada-Parque Caminho do Colono no Parque Nacional do Iguaçu. Tal ação não resulta na criação de despesas obrigatórias de caráter continuado, nem tampouco em renúncia de receitas federais. Assim, não se aplicam as exigências previstas na Lei de Responsabilidade Fiscal nesse particular.

Contudo, há que se destacar que a Proposição resultará na geração de novas responsabilidades à União, haja vista a criação e regularização da Estrada-Parque Caminho do Colono, mediante imposição de novas exigências, a fim de permitir a sua utilização ambientalmente sustentável. Ressalte-se que tal medida já compõe o rol de obrigações dos órgãos ambientais federais, seja o Ministério do Meio Ambiente - responsável pela política nacional do meio ambiente -, seja o Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade (ICMBio) – responsável pela implantação, gestão, proteção e fiscalização das unidades de conservação instituídas pela União. Dessa forma, eventuais despesas decorrentes da implementação da Estrada-Parque em tela deverão estar previstas e autorizadas na peça orçamentária, mediante prévia análise administrativa de sua viabilidade e necessidade, com sua devida inclusão no sistema de planejamento e orçamento vigente, em conformidade com a estrutura e os dispositivos do Plano Plurianual e da Lei de Diretrizes Orçamentárias.

O Substitutivo ora apresentado, por seu turno, além de prever a criação da Estrada-Parque em questão, também estabelece a alteração da Lei nº 9.985, de 18 de julho de 2000, que institui o Sistema Nacional de Unidades de Conservação da Natureza, a fim de criar nova modalidade de unidade de conservação. Tal alteração no sistema legal vigente não resulta em aumento ou diminuição da receita e da despesa pública federal.

Dessa forma, diante dos argumentos apresentados, entendemos que o Projeto de Lei nº 7.123, de 2010, bem como as emendas e o Substitutivo apresentados, mostram-se adequados e compatíveis sob a ótica orçamentária e financeira, nos termos do dispõe o Regimento Interno da Câmara dos Deputados.

## **DO MÉRITO**

O objetivo das Unidades de Conservação (UC) é garantir às futuras gerações a manutenção de ecossistemas relevantes. Esta é a mais eficaz das ferramentas contra a perda da biodiversidade.

O Brasil tem aproximadamente 75 milhões de hectares de unidades de conservação (UCs) federais, sem contar as estaduais e municipais. Muitas dessas UCs tem grandes dimensões, 500, 600, 1 milhão de hectares, e ocupam regiões inteiras de alguns estados. Algumas confrontam com outras UCs, formando mosaicos com dimensões ainda maiores.

De todas as UCs já criadas menos de 10% estão efetivamente implantadas. Como, na maioria dos casos, não foi feita a regularização fundiária, atividades econômicas continuam sendo desenvolvidas normalmente em seu interior. Sem regularização fundiária não é possível implementar efetivamente as UCs, elaborar o seu plano de manejo e definir as regras de uso e proteção das Unidades.

Em resumo, até o presente momento, as UCs constituem um passivo de aproximadamente 22 bilhões de reais para os cofres públicos, sem garantir a proteção almejada e sem gerar qualquer tipo de renda que possa auxiliar sua manutenção.

Segundo notícia recente, um estudo feito pelo Instituto do Homem e Meio Ambiente da Amazônia (Imazon) sobre as 310 Unidades de Conservação federais e estaduais na Amazônia Legal, mostra uma série de problemas que impedem que elas cumpram seu objetivo de conter o desmatamento. Segundo o estudo, o número de funcionários para fiscalizar o desmatamento é insuficiente e em 188 UCs existem propriedades particulares, o que causa conflitos fundiários.

Reportagem do Globo mostrou que, em 132 UCs a derrubada de floresta cresceu 127% entre 2000 e 2010. O Governo reconhece que falta de funcionários prejudica a fiscalização. Em média,

segundo o Imazon, cada UC tem dois funcionários e, na Amazônia Legal, apenas um funcionário para fiscalizar 1.871 quilômetros quadrados.

Com aproximadamente 60% do território coberto por vegetação nativa, o Brasil tem a oportunidade de adotar um novo modelo de desenvolvimento econômico sustentável, mas precisa superar a visão de que somente afastando homem e natureza é que se garante a preservação. Está comprovado que sem o envolvimento da sociedade as medidas de proteção são muito menos efetivas e geram muito mais demandas para o Poder Público.

O caminho é promover medidas de integração para que haja uma convivência pacífica entre homem e natureza e para que a sociedade se perceba inserida neste novo modelo. Mais do que inserida, a sociedade deve estar comprometida com os propósitos de preservação e conservação.

Além disto, é preciso atentar para o grande potencial de geração de renda das UCs, que somente poderá ser aproveitado com o acesso das pessoas a essas áreas. Esta postura, devidamente orientada, pode ser um novo paradigma para a conservação, que certamente irá otimizar as ferramentas do conhecimento regional, do compartilhamento da tarefa fiscalizatória, da educação ambiental e principalmente da inclusão da sociedade na gestão prática das Unidades.

Para isto é primordial que sejam criados mecanismos que possibilitem esta integração de forma técnica, organizada, com critérios preestabelecidos e com o mínimo possível de impacto ambiental. É importante também que para a adequada e eficaz avaliação do “impacto” este seja tomado em seu sentido lato, integrando aspectos sociais, econômicos, históricos, culturais e, finalmente, ambientais.

Neste sentido, a proposta de definição legal de estradas dentro de UCs, que se convencionou chamar “estradas-parque”, se mostra absolutamente necessária para aprimorar o Sistema Nacional de Unidades de Conservação (SNUC) e dar efetividade aos objetivos de conservação e preservação, de acordo com o novo paradigma fundado na integração entre o homem e a natureza.

A falta desta categoria de UC não tem evitado a criação de “estradas-parque” em diversos estados brasileiros. Já são mais de 20 no Brasil. Entretanto, como vêm sendo criadas sem critérios pré-

determinados, o que está ocorrendo é o comprometimento da sustentabilidade de algumas UCs e a banalização da expressão, com a atribuição do título de estrada-parque a rodovias que não tem qualquer caráter de proteção ou nenhum dos objetivos reais desta figura.

Para legalizar a criação de estradas-parque, os Estados vêm se utilizando de outras categorias de UC, distorcendo suas finalidades, como, por exemplo, a Área Especial de Interesse Turístico, a Área de Proteção Ambiental (Piraputanga/MS e Itu Rio Tietê/SP) ou mesmo criando suas próprias definições, como fizeram o Mato Grosso do Sul (Dec. 7122/93) e Rio de Janeiro (Dec. 40979/07). Ocorre que somente com um conceito legal federal é que se poderão organizar os acessos dentro das UCs, tão necessários para que estas acolham a sociedade e sejam acolhidas por ela.

### **Histórico da Estrada do Colono**

Entre 1865 e 1870, durante a Guerra do Paraguai, militares brasileiros constataram a existência de inúmeras picadas abertas por paraguaios e argentinos, visando a extração da erva-mate e de madeira. Essas picadas deram origem aos caminhos e até às estradas ainda hoje existentes na região.

No início do Século XX, precisamente em 14 de julho de 1903, bem próximo do Porto Lupion e do acesso ao Caminho do Colono, foi inaugurado um marco no qual se lê, na base, Brasil – Argentina. Foi ele, originalmente, um marco da fronteira.

Posteriormente esta fronteira teria sido expandida para o outro lado do Rio Paraná e para a divisa do Rio Santo Antonio. Assim, em 1906, foi implantado outro marco, que, segundo registros, foi levado de Foz do Iguaçu em lombo de burros pela picada que se conhece hoje como Caminho do Colono.

A Estrada do Colono, localizada no Parque Nacional do Iguaçu, teria tido seu tráfego intensificado na década de 1920 durante a Coluna Prestes, sendo utilizada no período de colonização da região, na década de 1930. Os 17,5 Km que separam os municípios de Serranópolis do Iguaçu e Capanema faziam a ligação entre as famílias de colonos de um e de outro lado do Parque Nacional do Iguaçu.



O Parque Nacional do Iguaçu foi criado em 10 de janeiro de 1939, através do Decreto-Lei nº 1.035 do então Presidente da República, Getúlio Vargas. Conclui-se que o Parque Nacional foi criado depois da existência da Estrada do Colono. Tanto que em 1954, com objetivo de ligar os centros produtores agrícolas e pecuários do Rio Grande do Sul e Santa Catarina aos frigoríficos do oeste paranaense, o Governo do Paraná inclui a estrada na sua malha rodoviária com o prefixo de PR 495.

A estrada foi utilizada normalmente por décadas, sendo fechada em 1986 por decisão liminar da 1ª Vara Federal de Curitiba/PR. A legitimidade de ambos os pleitos, tanto o direito de acesso da população à estrada quanto o de preservação da natureza provocou a judicialização do conflito em uma demanda interminável.

A Estrada do Colono foi reaberta em maio de 1997 por ação da população local e novamente fechada em julho de 1997, por decisão do Superior Tribunal de Justiça (STJ).

Por força de manifestação do Presidente do Tribunal Regional Federal da 4ª Região, que cassou liminar concedida pela Justiça Federal do Paraná, legalizou-se o funcionamento da estrada em agosto de 1997. Poucos meses depois, por decisão do Plenário do Tribunal, foi mais uma vez fechada. Nesta ocasião o Ministério do Meio Ambiente e o IBAMA comprometeram-se a reformular o plano de manejo do Parque Nacional do Iguaçu.

Em 11 de janeiro de 1998, motivada pela inércia do MMA e do IBAMA, a Estrada do Colono foi novamente reaberta pela população.

O funcionamento da estrada, coordenado pelo “Movimento Popular Amigos do PNI (Parque Nacional do Iguaçu)” perdurou até 13 de junho de 2001. Nesta data, o Exército e a Polícia Federal, cumprindo ordem de reintegração de posse deferida pelo Supremo Tribunal Federal (STF) em novembro de 2000, fecharam o trecho mais uma vez.

Do início a meados de 2003, lideranças locais decidiram restabelecer o diálogo com o Ministério do Meio Ambiente/IBAMA, sem alcançar um resultado positivo, pois a acomodação dos citados órgãos diante da situação, aliada ao absoluto desconhecimento da causa por parte do Ministério Público, não motivaram qualquer resolução do problema.

Efetuuou-se então nova ocupação da estrada em 3 de outubro de 2003, integralmente dissolvida já em 7 de outubro. Desde então, a Estrada do Colono está fechada. Permanece, porém, o sentimento de abandono e injustiça por parte da população local.

Sobre a questão existem diversas ações judiciais em curso, em especial a de nº 00.0086736-5, ajuizada na 1ª Vara Federal de Curitiba. Está ela em fase de recurso Especial e Extraordinário no STJ e STF respectivamente, tendo sido proposta pelo Ministério Público Federal para obter decisão judicial no sentido da impossibilidade de utilização da via. Tamanho é o desconhecimento do MP da realidade que o mesmo fundamenta seu pedido de fechamento da estrada com o seguinte argumento: *“a despeito de sua importância, a reserva [Parque Nacional do Iguaçu] foi **criminosamente seccionada** com a abertura de uma estrada com aproximadamente 18km de extensão, **para permitir uma ligação mais cômoda entre Medianeira e Capanema**”*, motivo que, segundo o documento, embasou, liminarmente, o pedido de *“fechamento [da Estrada do Colono]”* (grifos nossos).

Durante o longo período em que se discute e se realizam ações em favor de uma ou outra posição, algumas delas exageradas, pode-se afirmar que os objetivos daqueles que defendem o funcionamento da Estrada do Colono passaram por uma profunda reestruturação.

Inicialmente, defendia-se que o fechamento do trecho inviabilizava economicamente os Municípios da região, pretendendo-se seu uso para escoamento da produção agropecuária. Visava-se o asfaltamento de seu leito; o trânsito de qualquer tipo e tamanho de veículo; o funcionamento em todos os horários, inclusive à noite etc.

Com o aprofundamento dos debates, bem como com a evolução do entendimento a respeito da proteção dos recursos naturais, essa pretensão foi alterada. Nos dias atuais há uma avaliação totalmente diferenciada por parte de autoridades e população regional, que reclamam uma posição de protagonistas na defesa e interação com o Parque Nacional do Iguaçu, situação a ser obtida pela superação da ideia de que o Parque apenas traz prejuízos para a população a ele relacionada.

Concebe-se que a estrada deve servir de estímulo à preservação da fauna e flora da unidade de conservação, à participação

popular na fiscalização, à educação ambiental e à geração de recursos econômicos pela própria Unidade de Conservação para sua gestão eficiente. É imprescindível a geração de uma sensação de pertencimento da população local ao Parque e não de isolamento.

#### Posição da Unesco

Um dos argumentos utilizados pelo MMA e pelo ICMBio para a não abertura da Estrada do Colono é a inclusão do Parque Nacional do Iguaçu na “Lista do Patrimônio Mundial em Perigo” da UNESCO, alegando o MMA que o motivo seria a abertura da estrada.

Ocorre que analisando o conjunto de relatórios da UNESCO sobre o tema, constata-se que não é exatamente a existência da estrada que enseja preocupação. Um dos relatórios revela que missão da Unesco em vista ao Brasil para avaliar a situação do Parque Nacional do Iguaçu *“lidava com quatro questões relevantes concernentes à integridade deste sítio do Patrimônio Mundial: 1. a estrada Colono, 2. os voos de helicópteros, 3. as barragens no Rio Iguaçu e 4. o planejamento da gestão.”*

Em relação à estrada, primeiro item da lista, a Comissão do Patrimônio Mundial, em outro documento (Decision 28 COM 15B), chamamos a atenção para os seguintes trechos: a) *“a Comissão reconheceu que a abertura ilegal e o uso da Estrada do Colono são as ameaças mais imediatas ao sítio”*; b) *“por um lado, para garantir o fechamento definitivo da estrada e a recuperação das áreas prejudicadas pelo seu uso ilegal,”* e, ainda, c) *“observando com preocupação que a abertura forçada da Estrada do Colono permanece sendo uma potencial ameaça ao Parque Nacional do Iguaçu;”* (grifos nossos)

Note-se que, nesses trechos, são utilizadas expressões como “abertura forçada” e “uso ilegal”. Isso autoriza o entendimento de que a proposta de regularização do trânsito pela Estrada do Colono por meio da criação de uma estrada-parque resolveria a questão da legalidade apontada pela UNESCO.

Além do mais, a UNESCO não afirma que a estrada deve permanecer fechada, mas *“exorta o [Brasil] a trabalhar com as comunidades locais para resolver os problemas atuais a respeito da reabertura da Estrada do Colono para uso local”*.

A Comissão do Patrimônio Mundial manifestou grande preocupação com o uso de helicópteros no Parque, o que pode ser constatado pelo seguinte excerto da *Decision 15COM VIII SOC*:

*“A Comissão observou que oito helicópteros sobrevoam simultaneamente esses sítios adjacentes que cobrem as áreas das cataratas. Mais de sete mil visitantes registraram reclamações e grupos locais de conservação opõem-se ao uso de helicópteros na área porque este fato infringe regulamentações legais concernentes ao tráfego aéreo em áreas protegidas. O delegado brasileiro informou à Comissão que um grupo de trabalho foi constituído para estudar o assunto com o objetivo de introduzir medidas regulatórias mais rigorosas para o turismo que se utiliza de helicóptero. A Comissão pediu ao Secretariado para que contatasse as autoridades da Argentina a fim de solicitar informações sobre as medidas por elas tomadas.”*

Comprovada a prejudicialidade da prática, que certamente é o que mais causa dano ao Parque, segue notícia recente sobre acidente ocorrido dentro da UC:

*A queda de um helicóptero da empresa Helisul Táxi Aéreo no final da manhã desta terça-feira (25) deixou ao menos quatro pessoas feridas. O acidente aconteceu logo após a decolagem da aeronave, que faria um voo panorâmico sobre as Cataratas do Iguaçu. O passeio, que está completando 40 anos, é um dos atrativos mais procurados por turistas e moradores da região que visitam o Parque Nacional do Iguaçu.*

Por último, vale fazer menção ao problema de gestão também detectado pela UNESCO, que demonstra a necessidade urgente de reformulação do Plano de Manejo do Parque Nacional do Iguaçu. A criação da Estrada-Parque Caminho do Colono oferece excelente oportunidade para a revisão do Plano de Manejo, que já deverá prever as medidas necessárias para a efetiva implantação da Estrada-parque.

## **Conclusão**

No nosso entendimento, a proposta de se criar a Estrada-parque Caminho do Colono consolida a resolução política regional sobre o tema, fruto de um longo processo de evolução sobre o uso racional e sustentável da Estrada do Colono.

Ademais, objetiva ela permitir que o Exército Brasileiro possa utilizar o trecho para realizar ações direcionadas a garantir a segurança nacional, em especial em situações excepcionais. A localização da via é estratégica e, a exemplo de estrada existente no Parque no lado Argentino, deve ser empregada também com este propósito.

Para adequar a proposta à Lei do Sistema Nacional de Unidades de Conservação – SNUC (Lei nº 9.985, de 2000), estamos propondo a introdução, na referida Lei, da categoria Estrada-Parque.

Com relação às emendas apresentadas pelo ilustre Deputado Rubens Bueno, entendemos que as emendas nº 1, 2, 3 foram acolhidas parcialmente, em razão da alteração da estrutura da lei que estamos propondo, com a inserção de novos elementos.

No que diz respeito à emenda nº 4, entendemos que a restrição de horário de uso da estrada deve ser definida pelo plano de manejo do Parque. Já a emenda nº 5 perdeu seu objeto, em razão das modificações que estamos propondo no projeto em discussão.

Nosso voto, portanto, é pela constitucionalidade, legalidade, juridicidade, regimentalidade e boa técnica legislativa; e pela adequação e compatibilidade orçamentária e financeira do PL 7.123, de 2010, e das emendas a ele apresentadas; e, no mérito, pela aprovação deste e das emendas nºs 1, 2 e 3, na forma do Substitutivo anexo, e pela rejeição das de nºs 4 e 5.

Sala da Comissão, em                    de                    de 2013.

Deputado Nelson Padovani  
Relator

**COMISSÃO ESPECIAL DESTINADA A PROFERIR PARECER  
AO PROJETO DE LEI N.º 7.123/2010.**

**SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 7.123, DE 2010.**

Altera a Lei nº 9.985, de 2000, para criar a categoria de Unidade de Conservação denominada Estrada-Parque e Institui a Estrada-Parque Caminho do Colono no Parque Nacional do Iguaçu.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Acrescente-se à Lei nº 9.985, de 18 de julho de 2000, os seguintes dispositivos:

“Art. 14. ....

VIII – Estrada-Parque.” (NR)

“Art. 21-A. A estrada-parque é uma via de acesso dentro de uma unidade de conservação cujo formato e dimensões são definidos pelos aspectos históricos, culturais e naturais a serem protegidos.

§1º A estrada-parque tem como objetivo principal a integração do homem à natureza através do turismo ecológico, a proteção de aspectos histórico-culturais, a promoção da educação ambiental e do desenvolvimento sustentável, além de outros a serem definidos no ato de sua criação.

§2º A gestão se dará por um Conselho Consultivo presidido pelo órgão responsável pela administração da UC em que está inserida e que auxiliará na elaboração

de seu plano de manejo, podendo ser estabelecida parceria público-privada (PPP).

§3º Sua implantação deverá se dar em parceria com o Estado em que está localizada a UC mesmo que esta seja federal.

§4º Para a implantação de uma Estrada Parque, deverão ser obedecidos, no mínimo, aos seguintes requisitos:

I – estudo prévio de impacto socioambiental, cultural e econômico devendo ser considerada a opinião das comunidades lindeiras à UC;

II – implantação de guaritas para controle de acesso de veículos e pessoas;

III – pórtico com indicação de dados sobre a estrada e os recursos naturais locais;

IV – controle do horário de acesso, do número e características dos veículos;

V - pavimentação com que impeça impermeabilização do solo, vedado o asfaltamento de qualquer parte do percurso;

VI – sinalização rodoviária e turística;

VII - utilização de redutores de velocidade ao longo do trecho e limite de velocidade abaixo do estabelecido pela legislação vigente;

VIII - instalação de mirantes naturais e pontos de parada;

IX – facilitadores de passagens para os animais, se necessário.”

Art. 2º Fica criada a Estrada-Parque Caminho do Colono no Parque Nacional do Iguaçu, a ser implantada no histórico leito do Caminho do Colono, situado entre o km 0 (zero) e o km 17,5 (dezessete e meio) da PR 495, antiga BR 163.

Art. 3º A Estrada-Parque Caminho do Colono tem por objetivos:

I – promover a educação e a interpretação ambiental;

II – fomentar o desenvolvimento rural sustentável das Regiões Oeste e Sudoeste do Paraná por meio do turismo ecológico e rural;

III – garantir a integração e a interação responsável e sustentável da população das Regiões Oeste e Sudoeste do Paraná com o Parque Nacional do Iguaçu;

IV – assegurar a efetivação da segurança nacional necessária em área de fronteira.

Art. 4º Além dos requisitos previstos pela Lei 9985, na Estrada-Parque Caminho do Colono somente será permitida a circulação de automóveis de passeio e caminhonetes, de coletivos de transporte de turistas até três eixos e de veículos oficiais, inclusive do Exército Brasileiro, sendo vedada a circulação de veículos de carga e de veículos desregulados conforme legislação pertinente.

Art. 5º A juízo do órgão gestor da Unidade de Conservação, poderá ser instalado museu sobre a história da Estrada-Parque e os atributos naturais do Parque Nacional.

Art. 6º O Plano de Manejo do Parque Nacional do Iguaçu se ajustará às disposições desta Lei.

Art. 7º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão, em                    de                    de 2013.

Deputado Nelson Padovani  
Relator