

COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO URBANO

PROJETO DE LEI Nº 268, DE 2015

Possibilita a construção de vias alternativas próximas às rodovias que apresentam dificuldades para o tráfego de pessoas e veículos e dá outras providências.

Autor: Deputado BONIFÁCIO DE ANDRADA

Relator: Deputado CAETANO

I - RELATÓRIO

O projeto de lei em epígrafe, cujo autor é o ilustre Deputado Bonifácio de Andrada, tenciona proibir qualquer impedimento à construção de vias alternativas, públicas ou particulares, próximas às rodovias federais, que tenham o objetivo de garantir fluidez ao tráfego de veículos e de pessoas, em face de ocorrências anormais que prejudiquem a livre circulação.

O art. 2º da proposta permite que o município ou particular construa a via alternativa, ficando, neste caso, assegurado direito de cobrar pedágio no valor de 1/20 (um vinte avos) do salário mínimo. Além disso, o projeto impõe ao Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT – a expedição de regulamento no prazo de 90 (noventa) dias.

Em sua justificação, o autor menciona problemas de mobilidade agravados por frequentes acidentes que, muitas vezes, interrompem a circulação, aumentam o tempo de viagem e causam prejuízos econômicos e sociais, em face das diversas externalidades negativas geradas.

Nos termos do art. 32, inciso VII, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, cumpre a esta Comissão de Desenvolvimento Urbano manifestar-se sobre o mérito da matéria. Na sequência, a proposição será encaminhada para a análise de mérito na Comissão de Viação e Transportes e de constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania.

O projeto tramita sob regime ordinário e está sujeito à apreciação conclusiva das Comissões.

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

É o nosso relatório.

II - VOTO DO RELATOR

O projeto de lei sob análise estabelece ser livre a construção de vias, públicas ou particulares, próximas às rodovias federais, com o objetivo de dar vazão ao tráfego de veículos e de pessoas em decorrência de situações anormais que impeçam a livre circulação.

Também estabelece que o Município ou particular que tenha construído a referida via alternativa poderá cobrar pedágio no valor de 5% do salário mínimo, o que representa, na presente data, tarifa de R\$ 47,70.

Conforme as atribuições desta Comissão, que englobam o desenvolvimento urbano, os transportes urbanos e a infraestrutura urbana, nossa análise sobre o tema deverá abordar esses aspectos, relacionados à mobilidade urbana. As consequências das medidas propostas em rodovias fora das áreas urbanas deverão ser avaliadas posteriormente, pela Comissão de Viação e Transportes.

Primeiramente, entendemos ser desnecessária e, até mesmo, indevida, a inclusão em texto de lei que “não poderá ser impedida a construção de vias públicas ou particulares próximas às rodovias federais”.

Indevida porque, por razões óbvias de segurança e de domínio do terreno, a construção de vias próximas a rodovias pode e deve sofrer limitações, desde que tecnicamente justificáveis, especialmente quanto às conexões com a rodovia. Desnecessária por não ser preciso lei que autorize particular ou Município a construir obras viárias em áreas de sua propriedade ou domínio, desde que respeitadas as normas vigentes.

Sabemos que o processo de urbanização ocorrido ao longo das rodovias fez com que elas deixassem de ser meras conexões entre centros urbanos distintos. Essas vias passaram a constituir, em muitos casos, artérias que cortam grandes áreas urbanas, conectadas à rede local e utilizadas para deslocamento diário dos cidadãos.

Não são raras as construções de vias marginais às rodovias que cruzam os centros urbanos, algumas na própria faixa de domínio e sob gestão do órgão rodoviário competente, e outras sob a circunscrição local, do respectivo Município. Nunca foi necessária a edição de lei para que essas construções ocorram ou se regularizem.

Nesse aspecto, o legislador constituinte previu uma competência legislativa especial aos Municípios, relacionada à política de desenvolvimento urbano, que será executada pelo poder público municipal.

Nesse diapasão, o art. 24 da Lei nº 9.503, de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, estabelece que o planejamento, projeto, regulamentação e operação de trânsito de veículos, de pedestres e de animais é competência dos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios, presumindo-se, portanto, o interesse local da matéria.

Além disso, atualmente, todos os projetos rodoviários federais, sejam de construção, duplicação, restauração ou de adequação de capacidade, devem observar obrigatoriamente as diretrizes de projeto contidas no Manual de Projeto Geométrico de Travessias Urbanas (Publicação IPR – 740) do Instituto de Pesquisas Rodoviárias, vinculado ao Dnit. Essa publicação estabelece controles e critérios que condicionam as características básicas do projeto geométrico de vias urbanas e orientam o projetista quanto aos veículos de projeto a serem adotados, à velocidade diretriz, às distâncias de visibilidade,

às características de vias marginais, canteiros centrais, laterais e meios-fios, às seções de túneis e as interseções em nível e em desnível.

A adoção de tais vias alternativas deve ser objeto de projetos de engenharia, foro adequado para que todas as questões técnicas sejam enfrentadas.

Quanto à autorização para cobrança de pedágio, por Município ou particular, e a fixação da tarifa em 5% do salário mínimo vigente, entendemos ser imprópria, por invadir competência dos Municípios e também desconsiderar variáveis técnicas, econômicas e financeiras de cada possível empreendimento.

Diante de todo o exposto, meu voto é pela REJEIÇÃO do PL nº 268, de 2015.

Sala da Comissão, em de de 2018.

Deputado CAETANO
Relator