

## COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO URBANO

### PROJETO DE LEI Nº 4.386, DE 2021

Altera a Lei nº 12.379, de 6 de janeiro de 2011, que dispõe sobre o Sistema Nacional de Viação, para determinar a segregação das vias em função de critérios de acessibilidade, mobilidade e segurança, e a Lei nº 6.766, de 19 de dezembro de 1979, que dispõe sobre o Parcelamento do Solo Urbano, para vedar a conexão direta de vias urbanas locais com rodovias.

**Autor:** SENADO FEDERAL - FLEXA RIBEIRO

**Relator:** Deputado PADOVANI

#### I - RELATÓRIO

O Projeto de Lei acima ementado, de autoria do Senador Flexa Ribeiro, altera a Lei nº 12.379, de 6 de janeiro de 2011, que dispõe sobre o Sistema Nacional de Viação, para determinar a segregação das vias em função de critérios de acessibilidade, mobilidade e segurança, e a Lei nº 6.766, de 19 de dezembro de 1979, que dispõe sobre o Parcelamento do Solo Urbano, para vedar a conexão direta de vias urbanas locais com rodovias.

O projeto possui três artigos, sendo que o último dispõe sobre a cláusula de vigência, que é imediata.

O art. 1º, que altera a Lei nº 12.379, de 2011, estabelece que as rodovias integrantes do Subsistema Rodoviário Federal deverão ser segregadas das vias locais urbanas, e seus impactos negativos no ambiente urbano, minorados. Seu § 1º preconiza que a segregação deve priorizar dispositivos como contornos, anéis, arcos viários e rodovias perimetrais ou



\* C D 2 3 9 3 1 8 2 1 5 5 0 0 \*

variantes. O § 2º remete ao regulamento o cronograma para atendimento às medidas estabelecidas nesse artigo.

O art. 2º insere inciso ao art. 4º da Lei nº 6.766, de 1979, de modo a incluir requisito urbanístico para os loteamentos, qual seja, “o tráfego dos loteamentos deverá ser projetado de forma que a conexão com as rodovias e as vias de trânsito rápido seja feita necessariamente por meio de vias coletoras”.

Na justificação do PL, o Autor destaca os impactos negativos decorrentes do trânsito de veículos em rodovias em áreas urbanas: acidentes de trânsito, atropelamentos, congestionamentos, dificuldade de cruzá-las, poluição sonora e do ar. Acrescenta que, em países desenvolvidos, as vias locais são isoladas das “autoestradas”, sendo que a conexão entre elas é feita por meio de alças viárias e os cruzamentos realizados em desnível.

O projeto foi distribuído às Comissões de Desenvolvimento Urbano, de Viação e Transportes e de Constituição e Justiça e de Cidadania, esta última apenas para análise de constitucionalidade e de juridicidade, conforme art. 54 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados – RICD.

A apreciação da proposição é conclusiva pelas Comissões e seu regime de tramitação é prioridade, conforme o art. 24, inciso II e art. 151, inciso II, ambos do RICD.

Durante o prazo regimental, não foi apresentada emenda nesta Comissão.

É o nosso relatório.

## II - VOTO DO RELATOR

O projeto aqui analisado tem o intento de sanar problema grave de nosso País: o impacto do tráfego de veículos em rodovias no ambiente urbano. Como bem apontado pelo Autor, Senador Flexa Ribeiro, são muitos os impactos negativos: acidentes de trânsito, atropelamentos, congestionamentos, dificuldade de cruzá-las, poluição sonora e do ar. Isso decorre, principalmente,



\* C D 2 3 9 3 1 8 2 1 5 5 0 0 \*

do maior adensamento populacional da cidade quando comparado às áreas rurais.

As medidas propostas intentam estabelecer regras de planejamento da malha viária. Embora tenham propósito nobre, pretende solucionar problema complexo desconsiderando todos os parâmetros técnicos de projeto.

Primeiramente, lembramos que o Instituto de Pesquisas em Transportes – IPR – (antigo Instituto de Pesquisas Rodoviárias), atualmente dentro da estrutura do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – Dnit –, já elaborou inúmeros manuais e normas sobre infraestrutura rodoviária. O Instituto, com mais de 65 anos de atuação, desenvolve pesquisas e dispõe de corpo técnico especializado.

Destacamos aqui o Manual de Projeto de Interseções (IPR-718) e o Manual de Acesso de Propriedades Marginais a Rodovias Federais (IPR-728), os quais estabelecem critérios, métodos de análise e instruções específicas, segundo técnicas avançadas de engenharia rodoviária, para a execução de projeto de interseções de rodovias. Levam em consideração parâmetros como volume de tráfego, densidade populacional, topografia e geometria da via, de modo a prover segurança viária e proporcionar fluxo eficiente de veículos. Tal normatização para rodovias federais está em consonância com o art. 82, inciso II, da Lei nº 10.233, de 2001, que atribui ao Dnit a competência para “estabelecer padrões, normas e especificações técnicas para a elaboração de projetos e execução de obras viárias”.

A par disso, entendemos que os problemas citados não são originados por lacuna normativa, mas sim por outros motivos como falta de orçamento, falta de planejamento e fiscalização ou ainda por execução de projetos de forma inadequada. Não nos parece conveniente limitar a atuação técnica do Dnit na esfera federal, assim como dos diversos órgãos e entidades responsáveis pelo planejamento urbano e viário dos diversos entes subnacionais. Correríamos risco de engessar muitas prefeituras e inviabilizar atividades econômicas de seus municípios.



\* C D 2 3 9 3 1 8 2 1 5 5 0 0 \*

É oportuno dizer que os próprios conceitos legais não impedem práticas inadequadas e irregulares. Cito, como exemplo, a definição de rodovia, conforme o Código de Trânsito Brasileiro: via rural pavimentada. Vê-se que, tomada a literalidade da norma legal, nem haveria rodovias em zonas urbanas. Isso já indica a ideia do legislador de que a zona urbana não deve ser cortada por rodovias. Não evitou, contudo, o crescimento urbano em sua direção.

Diante do exposto, no que cabe a esta Comissão analisar, somos pela **REJEIÇÃO** do Projeto de Lei nº 4.386, de 2021.

Sala da Comissão, em de de 2023.

**Deputado PADOVANI**  
Relator

2023-15293



\* C D 2 2 3 9 3 1 8 2 1 5 5 0 0 \*

