

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 3.719, DE 2008

Altera a Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973 para incluir o curso da atual PR 090 saindo de Curitiba passando pela BR 369 até a divisa Paraná/São Paulo nos municípios de Alvorada do Sul e Porecatu.

Autor: Deputado LUIZ CARLOS HAULY

Relator: Deputado CHICO DA PRINCESA

I - RELATÓRIO

Vem a esta Comissão o Projeto de Lei nº 3.719, de 2008, apresentado pelo Deputado Luiz Carlos Hauly. Trata-se de proposta de inclusão de trecho rodoviário hoje sob jurisdição do Estado do Paraná – PR 090 (Curitiba/divisa PR-SP) – na relação descritiva das rodovias do Plano Nacional de Viação.

Justificando a iniciativa, o autor argumenta que o governo federal, em face da recente concessão de alguns trechos rodoviários à iniciativa privada, está em condições de assumir a responsabilidade pela conservação e melhoramento da supramencionada rodovia, por onde passa grande volume da produção agroindustrial paranaense.



Não foram apresentadas emendas ao projeto.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Permitam-me começar este voto de forma um tanto diferente, citando um grande filósofo do século XX, Karl Popper, para quem a única forma de nos aproximarmos da verdade é expor nossos argumentos à crítica, de sorte que do embate sincero de opiniões reforcemos nossas convicções ou admitamos nossos erros.

Sei que esta Comissão, sistematicamente, tem aprovado alterações na relação descritiva das rodovias do Plano Nacional de Viação, que constitui anexo da Lei nº 5.917, de 1973. Ora modificam-se traçados de rodovias ali relacionadas, ora inserem-se novos trechos rodoviários na citada relação descritiva. No presente caso, o do Projeto de Lei nº 3.719, de 2008, prevalece a segunda dessas hipóteses.

Temo - e peço a devida vênia do plenário para assim dizer - que estejamos claudicando no tratamento da matéria. Nelson Rodrigues dizia, muitas vezes, que o óbvio é invisível. Talvez tenhamos sido tomados de tal automatismo na avaliação desse tipo de projeto, que, também nós, nesse caso, já não enxerguemos o que é patente, claro, manifesto. Trata-se de uma conjectura, é certo, mas baseada em fundamentos que, agora, gostaria de expor às senhoras e aos senhores, na esperança de que a verdade, como disse Popper, fique mais próxima de nós.

Começo pelo que é geral, depois vou ao específico.

1. No Plano Nacional de Viação, estabelecem-se os traçados das rodovias federais. Estabelecer tais traçados e concretizar as



rodovias é atividade que, por sua natureza, compete ao Poder Executivo. Trata-se, inequivocamente, de atividade de governo. A esse propósito, vale lembrar o lema de Washington Luiz, eloqüente exemplo do caráter tipicamente administrativo de planos viários e de sua execução: “governar é abrir estradas”.

Lembre-mos de que definir rodovias federais é ato que implica na atribuição de responsabilidades não exatamente à União, mas especificamente ao Poder Executivo, a quem cabe implantar a infra-estrutura, fiscalizar seu uso e conservá-la.

Tenha-se em mente, da mesma forma, que a existência e manutenção de um plano nacional de estradas de rodagem passa não apenas pela existência desse mesmo plano (isto é, a existência de norma legal definidora da natureza e classificação das rodovias e reguladora dos requisitos para modificação desse mesmo plano), mas pelo reconhecimento de tratar-se de ordenamento essencialmente administrativo. Dito isso, seria válido atribuir ao Poder Legislativo a iniciativa de reduzir, ampliar ou modificar o traçado e as características desse conjunto de bens públicos direta e exclusivamente administrados pelo Poder Executivo?

A Constituição da República, em seu arts. 21 e 22, dispõe sobre a competência da União para estabelecer princípios e diretrizes para o sistema nacional de viação e legislar acerca de diretrizes da política nacional de transportes. Isso evidencia a necessidade de lei que ordene a viação, isto é, a necessidade de plano nacional de viação. Ora, sendo a natureza da matéria tipicamente administrativa e existindo, por imposição da Constituição, a necessidade de lei, parece-me certo que essa lei deveria ter origem no Poder Executivo.

2. A Lei nº 10.233, de 2001, que criou as agências federais de transporte, também cuidou de fixar “diretrizes gerais do gerenciamento da infra-estrutura e da operação dos transportes aquaviário e terrestre”. Duas dessas diretrizes – voltadas para a atuação da União, lembre-se - são de suma importância para o assunto de que tratamos aqui. Eis a primeira, prevista no inciso I do art. 12: *descentralizar as ações, sempre que possível, promovendo sua*



transferência a outras entidades públicas, mediante convênios de delegação, ou a empresas públicas ou privadas, mediante outorgas de autorização, concessão ou permissão, conforme dispõe o inciso XII do art. 21 da Constituição Federal. Eis a segunda, prevista no inciso III do art. 12: dar prioridade aos programas de ação e de investimento relacionados com os eixos estratégicos de integração nacional, de abastecimento do mercado interno e de exportação.

Notem que a intenção do legislador, ao estabelecer diretrizes para o gerenciamento federal da infra-estrutura de transportes, foi tentar restringir o campo de atuação da União, estimulando, de um lado, o repasse de atribuições – como já houvera sido feito por intermédio da Lei nº 9.277, de 1996, que dispõe sobre a delegação de rodovias federais – e, de outro, a concentração de esforços em torno de eixos estratégicos de desenvolvimento e de integração.

Ou muito me engano, ou as diversas incorporações de trechos de rodovias estaduais à relação descritiva das rodovias federais do Plano Nacional de Viação, que esta Comissão tem aprovado, contrariam frontalmente as diretrizes que acabo de mencionar. Se o espírito da lei, digamos assim, é valorizar o papel dos estados da federação na administração de rodovias, deixando à União a recomendação de lidar apenas com os grandes eixos, é um contra-senso defender que o governo federal passe a se responsabilizar por estradas que estão longe de alcançar o necessário critério de relevância nacional.

3. Em relação ao caso específico do trecho rodoviário objeto do Projeto de Lei nº 3.719, de 2008, afora as observações anteriores, que se lhe aplicam, receio que seja indubitável sua inadequação a requisitos exigidos em lei para a incorporação de rodovias ao sistema rodoviário federal. De acordo com a Lei nº 5.917, de 1973, as rodovias integrantes do sistema rodoviário federal devem satisfazer a pelo menos uma dessas condições: (i) *ligar a capital federal a uma ou mais capitais de estado ou território, ou a pontos importantes da orla oceânica ou fronteira terrestre* – não é o caso; (ii) *ligar entre si dois ou mais dos seguintes pontos (...): capital estadual, ponto importante da orla oceânica, ponto da fronteira terrestre* – também não é o caso; (iii) *ligar em pontos adequados duas ou mais rodovias federais* – outra condição não observada; (iv) *permitir o acesso a instalações federais de importância, a estâncias hidrominerais, a cidades*



tombadas (...) e aos principais terminais marítimos, fluviais e aeródromos, constantes do Plano Nacional de Viação – mais uma vez, não julgo ser o caso; (v) permitir conexões de carácter internacional – definitivamente, não se trata disso.

4. Termino por aqui, solicitando que esta Comissão não tenha pudor de, reconhecendo a propriedade desses argumentos, rever sua posição recorrente a respeito desse tipo de matéria.

Em vista de todas essas considerações, enfim, voto pela rejeição do Projeto de Lei nº 3.719, de 2008.

Sala da Comissão, em de de 2008.

Deputado CHICO DA PRINCESA
Relator

