

PARECER N° , DE 2011

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRA-ESTRUTURA, em decisão terminativa, sobre o Projeto de Lei do Senado nº 50, de 2010, de autoria do Senador Magno Malta, que *altera a Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação, para excluir da Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, os trechos rodoviários urbanos que especifica.*

RELATOR: Senador **BLAIRO MAGGI**

I – RELATÓRIO

O Projeto de Lei do Senado nº 50, de 2010, de autoria do Senador Magno Malta, tem por objetivo excluir da Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, constante do Plano Nacional de Viação (PNV) diversos trechos rodoviários situados no Estado do Espírito Santo. Trata-se de trechos das estradas federais BR-101, BR-259 e BR-262, tornados urbanos com a expansão de cidades situadas em seu traçado.

Na justificação, o autor do projeto afirma que, dada a notória prevalência das funções urbanas e até mesmo a iminente construção de contorno rodoviário para o desvio do tráfego regional em algumas das cidades, esses trechos “perderam as características de uma rodovia federal, devendo passar para a jurisdição local”. Alega que a proposta é de simples execução. A municipalização dos referidos trechos rodoviários requereria unicamente a sua exclusão do PNV, pois, segundo dispõe o art. 4º da Lei nº 9.517, de 1973, as rodovias ou trechos de rodovia que não constem do Plano Nacional de Viação passam automaticamente para a jurisdição da Unidade da Federação em que se localizem.

Submetido à apreciação da Comissão de Serviços de Infra-Estrutura, em caráter terminativo, o projeto não recebeu emendas.

II – ANÁLISE

Compete à Comissão de Serviços de Infraestrutura, nos termos do art. 104, I, do Regimento Interno do Senado Federal, opinar sobre matérias relacionadas a transporte e a obras públicas, objetos do PLS nº 50, de 2010, em exame. Compete ainda a esta Comissão o exame dos aspectos de constitucionalidade, juridicidade, regimentalidade e técnica legislativa, dado que a proposição lhe foi distribuída com exclusividade e em caráter terminativo.

O projeto não apresenta vícios de iniciativa ou inconstitucionalidades que o desabonem, já que atende ao disposto no art. 21, XXI, da Constituição Federal, que atribui à União competência privativa para legislar sobre princípios e diretrizes para o sistema nacional de viação, e aos comandos expressos nos arts. 48 e 61, não tratando de matéria reservada à iniciativa privativa do Presidente da República.

A proposição é relevante no que tange ao mérito. Ao serem envolvidos pelo crescimento das cidades, trechos de rodovias federais não apenas adquirem características de vias locais, como passam a constituir importantes eixos de acesso e estruturadores da ocupação territorial da cidade.

A transferência dessas vias para a administração municipal é imprescindível para viabilizar os investimentos e a implantação de políticas públicas que permitam a sua incorporação às funções urbanas, segundo modelo de ocupação e desenvolvimento proposto pela comunidade, em atendimento a seus próprios objetivos.

Essa matéria, porém, já está regulada no ordenamento jurídico brasileiro, a partir da edição da Lei nº 12.379, de 6 de janeiro de 2011, que dispõe sobre o Sistema Nacional de Viação. O art. 18 da referida lei determina que a União *fica autorizada a transferir aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios, mediante doação (...), acessos e trechos de rodovias federais envolvidos por área urbana ou substituídos em decorrência da construção de novos trechos.*

A proposta em exame quer ir além e efetivamente excluir os trechos rodoviários que relaciona da Relação Descritiva do PNV, no pressuposto de que, dessa ação, resultaria a absorção automática dos trechos rodoviários pela jurisdição da Unidade da Federação em que se localizem, segundo determina o art. 4º da Lei nº 5.917, de 1973.

Em oposição aos termos da proposta em exame, norma do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) estabelece que, após a conclusão de obras de anel ou contorno rodoviário é exigido documento de concordância formal da administração municipal ou estadual para o recebimento, sem ônus para o DNIT, do(s) trecho (s) indicado (s) à desvinculação da malha rodoviária federal. O segmento urbano da rodovia deverá, então, ser excluído do PNV, ficando a Superintendência Regional responsável em conduzir o processo de transferência (...) para a esfera municipal ou estadual.

A norma do DNIT é um indicador dos problemas que envolvem o processo de transferência de trecho de rodovias da União para a administração local. A admissão formal de recebimento da rodovia é considerada imprescindível para que seja afastado o risco de deterioração da infraestrutura rodoviária caso o estado ou o município não tenham interesse em se responsabilizar pela manutenção da rodovia.

Dessa forma, a mera exclusão do PNV como forma de municipalização de trechos de rodovia afigura-se procedimento inadequado de transferência de patrimônio da União para os estados ou municípios, já que, dados os elevados encargos a serem assumidos pelas administrações locais, faz-se necessária declaração formal de aceitação por parte dos recebedores.

A referência à Lei nº 5.917, de 1973, ademais, pode ser questionada, já que, embora não formalmente revogada pela Lei nº 12.379, de 2011, aquela lei teve vários de seus artigos invalidados pela superveniência de dispositivos da nova lei que os contrariavam. É o que ocorre com o art. 18 da lei mais recente em relação ao art. 4º da lei anterior.

Pelo exposto, sugerimos nova redação para o projeto, com o objetivo de, simultaneamente, adaptá-lo ao novo ordenamento jurídico e adequá-lo à prática vivenciada pela administração dos sistemas rodoviários em seus diversos níveis.

III – VOTO

Em vista das razões apontadas, voto pela **aprovação** do Projeto de Lei do Senado nº 50, de 2010, nos termos da emenda substitutiva apresentada a seguir.

EMENDA Nº – CI (SUBSTITUTIVO)

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 50, de 2007

Dispõe sobre a transferência para a administração municipal dos trechos rodoviários que relaciona.

O SENADO FEDERAL resolve:

Art. 1º Fica autorizada a transferência para a jurisdição do município em que se localizem dos trechos de rodovias federais localizados em áreas urbanas, no Estado do Espírito Santo, relacionados a seguir:

BR	PONTOS DE PASSAGEM	UNIDADE DA FEDERAÇÃO	EXTENSÃO (km)
101	Entroncamento da ES-110 (Carapina/ Aeroporto de Vitória) (km 0,0) – Acesso Norte Vitória	ES	2,9
101	Entroncamento Acesso Norte Contorno do Mestre Álvaro (km 249) – Acesso a Serra Sede (km 254,6)	ES	5,6
101	Acesso a Serra Sede (km 254,6) – Entroncamento ES-110 (A) (Laranjeiras) (km 266,5)	ES	11,9
101	Entroncamento ES-080 (A) (Laranjeiras) (km 266,5) – Entroncamento ES (B) (Carapina) (km 268,8)	ES	2,5
101	Entroncamento ES-010 (B) (Carapina) (km 268,8) – Entroncamento Acesso Sul (Contorno Mestre Álvaro) (km 275)	ES	6,2
259	Entroncamento BR-482 (km 0,0) – Entroncamento ES-080 (Travessia Colatina) (km 7,5)	ES	7,5
262	Vitória (km 0,0) – Entroncamento ES-060 (São	ES	1,3

	Torquato) (km 1,3)		
262	Entroncamento ES-060 (São Torquato) (km 1,3) – Entroncamento ES-080 (Campo Grande) (km 3,7)	ES	2,4
262	Entroncamento ES-080 (Campo Grande) (km 3,7) – Entroncamento BR-101 (A) (km 7,1)	ES	3,4
262	Entroncamento BR-101 (A) (km 7,1) – Entroncamento BR-101 (B) (km 15,5) (trecho comum com a BR-101, do km 294,3 ao km 302,7)	ES	8,4
262	Entroncamento BR-101 (A) (km 7,1) – km 0,0	ES	7,1

Art. 2º A transferência de que trata o art. 1º será formalizada mediante acordo celebrado entre os órgãos públicos responsáveis pela doação e pelo recebimento dos referidos trechos.

Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator