

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº , DE 2016

Altera a Lei nº 9.605, de 12 de fevereiro de 1998, para determinar que não se aplicam às obras e aos serviços executados nas faixas de domínio das rodovias e ferrovias federais e nos portos federais já implantados as sanções da Lei de Crimes Ambientais



O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º A Lei nº 9.605, de 12 de fevereiro, passa a vigorar acrescida do seguinte artigo:

“**Art. 79-B.** As sanções previstas nesta Lei não se aplicam aos casos de intervenções nas faixas de domínio das rodovias e ferrovias federais integrantes do Sistema Nacional de Viação e em portos federais já implantados, conforme as seguintes definições:

I – faixa de domínio: base física sobre a qual se assenta uma rodovia, constituída pelas pistas de rolamento, canteiros, obras de arte, acostamentos, sinalização e faixa lateral de segurança, até o alinhamento das cercas que separam a estrada dos imóveis marginais ou da faixa de recuo.

II – conservação de rodovias implantadas: conjunto de operações rotineiras, periódicas e de emergência, que têm por objetivo preservar as características técnicas e operacionais do sistema rodoviário e de suas instalações físicas, proporcionando conforto e segurança aos usuários;

III – recuperação de rodovias implantadas: conjunto de operações aplicadas às rodovias com pavimento desgastado ou danificado, com o objetivo de recuperar sua funcionalidade e de promover o retorno das boas condições da superfície de rolamento e de trafegabilidade, por meio de intervenções de reforço, reciclagem ou reconstrução do pavimento, bem como de recuperação, complementação ou substituição dos componentes da rodovia;

IV – restauração de rodovias implantadas: conjunto de serviços e obras necessário para restabelecer as características técnicas e operacionais da rodovia ou para adaptá-la às condições de tráfego atual e futuro, prolongando seu período de vida útil;

V – melhoramento em rodovias pavimentadas: conjunto de serviços e obras que modifica as características técnicas existentes ou que acrescenta características novas à rodovia, em atendimento a demandas operacionais, levando-a a um nível superior de segurança do tráfego por meio de intervenção na sua geometria, no sistema de sinalização e segurança e na adequação ou incorporação de elementos nos demais componentes da estrutura;

VI – adequação da capacidade e da segurança de rodovias implantadas: conjunto de operações que resultam na pavimentação de rodovias ou no aumento da capacidade do fluxo de tráfego, compreendendo a terceira faixa em segmentos contínuos, a duplicação rodoviária parcial ou integral e a implantação ou a substituição de obras de arte especiais para duplicação;

VII – pavimentação de rodovias federais existentes: obra de implantação de revestimento superior com superfície de pavimento asfáltico, de concreto cimento ou de alvenaria poliédrica, com a execução de terraplanagem, drenagem, pavimentação, interseções, retornos, acessos, obras de arte especiais, sinalização, paisagismo e obras complementares;

VIII – rodovia em leito natural: rodovia que não atende às normas rodoviárias de projeto geométrico e que não se enquadra nas classes de rodovias estabelecidas pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), construída em primeira abertura, com superfície de rolamento em terreno natural, podendo eventualmente receber revestimento primário.

§ 1º Para efeito do disposto no inciso II do *caput*, consideram-se:

I – operações rotineiras: aquelas que têm por finalidade reparar ou sanar defeitos apresentados na rodovia;

II – operações periódicas: aquelas que objetivam evitar o surgimento ou o agravamento de defeitos; e

III – operações de emergência: aquelas que se destinam a recompor, reconstruir ou restaurar trechos que tenham sido seccionados, obstruídos ou danificados em situações de caso fortuito ou força maior que ocasionem a interrupção ou o flagrante risco do tráfego;

§ 2º Os serviços definidos nos incisos II a VII do *caput* se aplicam para as rodovias em leito natural.

§ 3º No caso das intervenções mencionadas nos incisos VI e VII, em rodovias que interceptem áreas ocupadas por povos indígenas, que tenham sido objeto de Relatório Circunstanciado de Identificação e Delimitação aprovado por ato da Fundação Nacional do Índio (FUNAI), publicado no Diário Oficial da União, e em áreas ocupadas por remanescentes de comunidades de quilombos que tenham sido reconhecidas como território quilombola com base em Relatório Técnico de Identificação e Delimitação (RTID), o DNIT



ou, quando for o caso, os demais entes responsáveis pelas rodovias federais delegadas ou concedidas, destinarão à FUNAI e à Fundação Palmares, respectivamente, recursos a título de compensação no valor de até 0,5% (meio por cento) dos custos totais previstos para as obras mencionadas nesses incisos.

§ 4º No caso das obras mencionadas nos incisos VI e VII, em rodovias que estejam a uma distância, medida a partir do eixo da rodovia, de até 40 (quarenta) quilômetros, na Amazônia Legal, e de até 10 (dez) quilômetros, nas demais regiões, do limite de terras ocupadas por povos indígenas, que tenham sido objeto de Relatório Circunstanciado de Identificação e Delimitação aprovado por ato da Fundação Nacional do Índio (FUNAI) publicado no Diário Oficial da União, e em áreas ocupadas por remanescentes de comunidades de quilombos que tenham sido reconhecidas como território quilombola com base em Relatório Técnico de Identificação e Delimitação (RTID), o DNIT ou, quando for o caso, os demais entes responsáveis pelas rodovias federais delegadas ou concedidas, destinarão à FUNAI e à Fundação Palmares, respectivamente, recursos a título de compensação no valor de até 0,25% (um quarto de um por cento) dos custos totais previstos para as obras mencionadas nesses incisos.

§ 5º Ficam autorizadas, nas faixas de domínio, as atividades de manutenção, contemplando conservação, recuperação, restauração, melhoramento, pavimentação e adequação da capacidade e da segurança.

§ 6º Para a execução das obras mencionadas nos incisos II a VII do *caput*, a serem executadas exclusivamente nas faixas de domínio, ficam dispensadas as licenças, autorizações e anuências dos órgãos integrantes do Sistema Nacional do Meio Ambiente (SISNAMA).

§ 7º Ficam autorizadas a utilização e a exploração de jazidas, áreas de apoio e canteiros de obras necessários à realização das obras mencionadas nos incisos II a VII do *caput*, desde que estejam localizadas no interior da faixa de domínio.

§ 8º As regras contidas neste artigo aplicam-se a todas as regiões do país, inclusive à Amazônia Legal, desde que as respectivas rodovias estejam em operação e que as obras ocorram no interior da faixa de domínio, independentemente das condições físicas do pavimento ou do leito natural.

§ 9º Termos de compromissos firmados com base no art. 79-A deverão adequar-se às regras deste artigo.”

Art. 2º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.



JUSTIFICAÇÃO

Este Projeto de Lei do Senado propõe que as intervenções executadas em rodovias, ferrovias e portos federais já implantados não se sujeitem às sanções e penalidades previstas na Lei nº 9.605, de 1998, a Lei de Crimes Ambientais.

Entendemos que são obras e infraestruturas essenciais para o desenvolvimento do País, o que exige segurança jurídica para sua contínua operação. O projeto traz ainda diversas definições, por exemplo, sobre faixa de domínio de uma rodovia e sobre as necessárias obras de conservação e melhoria.

A decisão social, num determinado momento histórico, de construir uma rodovia, uma ferrovia ou um porto, determina o tipo de uso para o respectivo terreno. Essa decisão possibilita ganhos para o desenvolvimento regional e nacional e também perdas, que podem e devem ser mitigadas.

A partir de sua instalação, as intervenções adicionais realizadas nesses locais incidem sobre uma parcela do meio ambiente que já tem destinação definida, cujos impactos ambientais já foram admitidos e reconhecidos pela sociedade como necessários, no momento da decisão de construir essas infraestruturas.

Não se trata, portanto, em regra geral, de áreas em que caibam opções em termos de alternativas locais ou em que a opção de conservar o meio natural seja um contraponto à intervenção humana. Essas rodovias, portos e ferrovias são, na realidade, uma área escolhida e destinada pela sociedade para a implantação da infraestrutura de transportes. A destinação dada aos locais onde se encontram tais empreendimentos não permite que se dê prioridade a nenhum outro tipo de aproveitamento dessas áreas, que implique alteração de sua função social definida.

Assim, ainda que um adequado ordenamento ambiental seja essencial para a própria eficiência da infraestrutura implantada, nem mesmo os interesses da conservação ambiental devem se sobrepor ao interesse socialmente definido para essas áreas. Por esse motivo defendemos que, no caso de intervenções em rodovias, ferrovias e portos implantados, eventuais impactos que causem degradação ambiental não fiquem sujeitos às sanções da Lei de Crimes Ambientais. Essa é a inovação que defendemos ser



fundamental para essa Lei, que estabelece os crimes e infrações contra o meio ambiente.

Por essas razões, julgamos que as rodovias, ferrovias e portos federais implantados devem ser reconhecidos e protegidos por norma legal específica, inclusive para sinalizar que a criação de outras áreas legalmente protegidas, tais como unidades de conservação, terras indígenas e territórios de comunidades quilombolas, não se sobreponha às referidas áreas, prejudicando o interesse público primário que anseia por uma infraestrutura de transportes bem estruturada e segura.

Por essas razões, peço o apoio das Senadoras e Senadores para aprovar essa importante proposição.

Sala das Sessões,

Senador CIDINHO SANTOS

