

28 OUT. 2015

Of. 0651/DP/EGR/2015

Porto Alegre, 17 de setembro de 2015.

Senhor Presidente:

Em atenção aos seus Of. Circulares 34/2015 e 35/2015, observamos o que segue:

Especialmente no que tange ao Of. 35/2015, verificamos que seu pedido diz respeito à BR 116, rodovia federal, estanha à administração desta empresa pública, portanto, entendemos que houve equívoco no seu direcionamento.

Com relação ao Of. 34/2015, que postula construção de passarela sobre a ERS 239, temos que, previamente à análise sobre competência e responsabilidade em se tratando deste tipo de obra, relevante sempre a apreciação do mérito técnico, em especial quanto ao estudo da melhor solução em engenharia de tráfego, segurança e conforto para os usuários, podendo, conforme o caso concreto, existir outra forma de amenizar riscos. Conforme alguns especialistas, a passarela tende a ser sempre a última hipótese, mas, por óbvio, a conclusão deve ser sempre da equipe técnica competente.

Dito isso e ingressando no mérito de seu pedido, temos que, conforme a jurisprudência, bem como segundo se verifica em diversas matérias referentes a demandas de passarelas sobre rodovias, a responsabilidade pelos custo e execução da obra, manutenção e reparos tem variado, havendo, inclusive, situações em que os entes públicos (Municípios, Estado e União) dividem entre si as responsabilidades e custos. O próprio Estatuto das Cidades, Lei 10.257/2001, em seu artigo 2º, prescreve:

Ilmo. Sr.

Vilmar Emílio Heming

Presidente da Câmara Municipal de Novo Hamburgo



Moçâo 23/2015  
Moçâo 25/2015

Art. 2º A política urbana tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana, mediante as seguintes diretrizes gerais:

(...)

**III – cooperação entre os governos, a iniciativa privada e os demais setores da sociedade no processo de urbanização, em atendimento ao interesse social;**

**IV – planejamento do desenvolvimento das cidades, da distribuição espacial da população e das atividades econômicas do Município e do território sob sua área de influência, de modo a evitar e corrigir as distorções do crescimento urbano e seus efeitos negativos sobre o meio ambiente;**

**V – oferta de equipamentos urbanos e comunitários, transporte e serviços públicos adequados aos interesses e necessidades da população e às características locais;**

(...)

**IX – justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do processo de urbanização;**

(...)

**XI – recuperação dos investimentos do Poder Público de que tenha resultado a valorização de imóveis urbanos;**

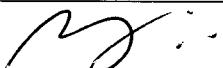
(...)

**XVI – isonomia de condições para os agentes públicos e privados na promoção de empreendimentos e atividades relativos ao processo de urbanização, atendido o interesse social.**

Ainda, existem situações envolvendo empreendimentos privados, que, por naturalmente agregarem, à sua instalação, um maior volume de tráfego de pessoas, como é o caso de shoppings centers, hotéis, indústrias, universidades, etc, a integral responsabilidade pela obra e sua manutenção tem sido atribuída aos particulares.

Neste sentido, a determinação de competências funda-se na constatação do agente causador da demanda. Assim:

1 - Se o Estado vai construir uma rodovia cortando um município, é extremamente recomendável que, durante a fase de elaboração do projeto, já identifique e demarque os locais onde serão necessárias, oportunas ou convenientes obras acessórias, com o fito de minimizar os riscos que a nova rodovia vem oferecer aos municípios. No nosso entender, neste caso, tais medidas seriam de competência do próprio Estado, que funcionaria como



agente causador do risco potencial;

2 - Já nos casos em que a rodovia existe previamente ao aumento do risco, tendo sido este causado pelo desenvolvimento do município, com o crescimento da sua zona urbana, a criação de novos loteamentos residenciais, dentre outros tantos motivos gerados pela municipalidade, a competência deveria ser do ente municipal;

3 - E, naquelas situações de risco geradas por empreendimentos comerciais, industriais, educacionais, turísticos, enfim, que envolvam interesses privados, a obrigação seria vinculada aos particulares.

No caso concreto, parece-nos que o fato gerador da necessidade enquadra-se na segunda hipótese acima levantada.

Mas de toda sorte, não se olvide que, nas rodovias estaduais, a responsabilidade pela análise, aprovação e autorização dos projetos, seja quem for o responsável pela sua execução, será sempre do Estado, no caso, a EGR, por força das atribuições que lhe foram repassadas por lei e mediante o contrato de gestão.

Atenciosamente,



Nelson Lídio Nunes,  
Diretor-Presidente da EGR