

FUNDAÇÃO GETULIO VARGAS

JOÃO BATISTA DOS REIS SANTOS

UTILIZAÇÃO DE FAIXAS DE DOMÍNIO DE RODOVIAS

2009

JOÃO BATISTA DOS REIS SANTOS

UTILIZAÇÃO DE FAIXAS DE DOMÍNIO DE RODOVIAS

Trabalho de Conclusão de Curso
apresentado ao Curso Intensivo de Pós –
Graduação em Administração Pública Pós-
Graduação Lato Sensu, Nível de
Especialização

BELO HORIZONTE

2009

Sumário

1	INTRODUÇÃO	
1.1	Contextualização	06
1.2	Objetivo	08
1.3	Relevância do Estudo	09
2	REFERENCIAL TEÓRICO	
2.1	Preliminares	
2.2	Remuneração Para o uso ou ocupação da Faixa de Domínio	10
2.3	ATFDR	12
2.4	Definições	13
2.5	Gestão das faixas de Domínio	16
2.6	Instalação de dispositivos de Publicidade Visual	20
3.0	PREVISÕES FUTURISTAS	26
	Referências Bibliográficas	27

Fundação Getúlio Vargas
Curso Intensivo de Pós-Graduação em Administração Pública

O Trabalho de Conclusão de Curso “*Utilização de Faixa de Domínio de rodovias*”, elaborado João Batista dos Reis Santos e aprovada pela Coordenação Acadêmica do Curso Intensivo de Pós-Graduação em Administração Pública, foi aceito como requisito parcial para a obtenção do certificado do curso de pós-graduação, nível de especialização.

Nome do Coordenador Acadêmico

Nome do Professor

Data:

Termo de Compromisso

O aluno João Batista dos Reis Santos, abaixo-assinado, do Curso Intensivo de Pós-Graduação em Administração Pública, realizado nas dependências da FGV, no período de agosto de 2008 a agosto de 2009, declara que o conteúdo do trabalho de conclusão de curso intitulado Utilização de Faixa de Domínio de rodovias, é autêntico, original e de sua autoria exclusiva.

Belo Horizonte, Novembro de 2009

João Batista dos Reis Santos

RESUMO

O presente estudo analisa a desapropriação nas faixas de domínio das rodovias advinda de empreendimentos executados nas mesmas, utilizando-se do DER/MG para estudo de caso, levantando os critérios metodológicos utilizados para a criação de memoriais descritivos. Ampliando e dando ensejo a discussões subseqüentes.

Palavras chave: Desapropriação, Faixas de Domínio, DER/MG, Normas Técnicas.

This study examines the Swaddle's domain expropriation on the highways created by implanted projects, using the DER/MG to make a case study, seeking methodological critters to build descriptive texts. Rising and make possible discussions that will come.

Keywords: Expropriation, Swaddle's domain, DER/MG, Technical Standards.

1. Introdução

1.1. Contextualização

A importância estratégica das comunicações terrestres não passou despercebida pelos povos antigos, em suas campanhas guerreiras. Antes mesmo da Era Cristã, enxergaram algo mais, e estabeleceram ligações por caminhos, entre as principais cidades da época, como o fez o imperador persa Dario, o Grande (550 a.c – v 86) que construiu a famosa estrada ligando as cidades de Sarde e Susa, com 2,5 mil quilômetros de extensão e que ficou conhecida como “estrada real”.

Com a chegada da Idade Média, veio o declínio das estradas, havendo o abandono das construções, sendo que, em alguns feudos, as estradas foram até destruídas, para evitar invasões inimigas. Os quatros últimos séculos colocaram novamente em marcha o progresso dos caminhos terrestres. No início, a tração dos veículos era animal e, após 1804, quando Trevithick e Vivian construíram a primeira locomotiva a vapor, surgiu o transporte ferroviário. Com o surgimento do automóvel, no final do século XIX, o transporte rodoviário começou a tomar projeção.

O Primeiro Plano Rodoviário brasileiro foi elaborado em 1926. No que diz respeito às características técnicas dos traçados rodoviários, não haviam normas que as regulamentassem, o que só viria a acontecer em 1949, com a aprovação das Normas para o Projeto das Estradas de Rodagem, pelo antigo Ministério da Aviação, onde apareceu, pela primeira vez, a expressão “Faixa de domínio”, referente a uma estrada de rodagem ou rodovia. A faixa de domínio foi conceituada primitivamente como a área ao longo da rodovia com largura necessária às obras do projeto, acrescida, de cada lado, das faixas de terreno que se presumiam suficientes para possíveis obras e melhoramentos futuros.

De uma maneira sucinta, conceitua-se a faixa de domínio de uma rodovia como sendo o terreno onde a mesma se assenta e onde se acham implantadas a pista de rolamento dos veículos, os canteiros, as obras de drenagem pluvial (sarjetas e valetas), os acostamentos, a sinalização viária, as pontes e viadutos.

A sua largura é determinada por Decreto de Utilidade Pública ou pelo Órgão Público responsável por sua implantação ou gestão. Em Minas Gerais, o Órgão responsável é o Departamento de Estradas de Rodagem - DER/MG. A largura das faixas de domínio estabelecidas pelo DER/MG, são variáveis em função do tipo de terreno atravessado pela

rodovia (rural ou urbano), da topografia, da proximidade com outros Estados ou com Parques Ecológicos, etc...

Os valores mais comuns de largura da faixa de domínio nas rodovias sob a jurisdição do DER/MG, são de 30,00 m, 60,00m, 80,00m, podendo ser simétricas em relação ao eixo das rodovias (linha que indica o meio da pista de rolamento em rodovias de pista única ou pista simples) ou em relação à linha média dos canteiros centrais (em rodovia de pista dupla). Os limites físicos das faixas de domínio são constituídos por cercas, denominadas, cercas de vedação.

Além da faixa de domínio, são previstos terrenos adjacentes à mesma, com largura máxima de 15,00 metros, contados do término da faixa é denominadas áreas não edificantes, nas quais são proibidas construções de qualquer natureza, por questões de segurança. Somente são consideradas áreas não edificantes aquelas que não são interrompidas por quaisquer acidentes naturais ou artificiais, tais como rios, lagos, vias férreas, vias marginais, avenidas, ruas e assemelhados.

1.2. Objetivo

O objetivo deste trabalho é propor uma gestão mais eficiente, do ponto de vista da Administração Pública, por parte do DER/MG, que é o Órgão Gerenciador Rodoviário do Estado de Minas Geris, para as faixas de domínio das rodovias, dando ênfase à segurança dos usuários das vias e indicando usos mais racionais para os dispositivos a serem implantados nas faixas, ainda que implicando maiores ações e cuidados no gerenciamento.

1.3. Relevância do Estudo

O trabalho proposto pode vir a se constituir em valiosa contribuição à normatização da ação futuras de Órgãos Gerenciadores Rodoviários de outros Estados e mesmo do DNIT, que gerencia grande parte da malha rodoviária federal não delegada aos Estados onde estão implantadas as rodovias de sua jurisdição.

Aliás, vale salientar aqui que Minas Gerais é um dos Estados pioneiros no estudo das ocupações de faixas de domínios de rodovias como descreveremos adiante.

2.REFERENCIAL TEÓRICO

2.1.Preliminares

A sistematização do estudo das faixas de domínio no DER/MG, iniciou-se por volta de 1995, quando o extinto DNER (hoje DNIT), fez publicar uma tabela de remunerações pelo uso das faixas das rodovias federais, cujo valores eram baseados em valores similares estabelecidos no Canadá. Vale dizer, anteriormente à publicação da referida tabela, qualquer interessado podia utilizar a faixa de domínio sem ônus, bastando para isso solicitar licença prévia aos Órgãos Gerenciadores das rodovias.

2.2. Remuneração para o uso ou ocupação de faixa de domínio

A justificativa para a cobrança pelo uso das faixas era a de que a arrecadação seria destinada à manutenção e conservação das rodovias, revertendo-se pois, em benefícios para os usuários das vias. Entretanto, logo surgiram reações contrárias ao uso remunerado das faixas de domínio, principalmente por parte das concessionárias de energia elétrica que, com base em uma antiga Lei Federal, não se sujeitaram a renunciar às ocupações das rodovias por redes de energia elétrica. Salientamos que, até o presente, o assunto está em tramitação na Justiça, e não temos ciência de que algum Órgão Gerenciador de rodovias no País tenha auferido qualquer valor proveniente de ocupação de faixa de domínio rodoviárias por linhas e equipamentos de transmissão de energia elétrica.

O DER/MG, por sua vez, preferiu realizar estudos mais profundos, que incluíram as experiências do Estado de São Paulo, culminando em uma fórmula matemática que levava em conta diversos parâmetros, tais como a região sócio-econômica onde se localizava a faixa de domínio, a extensão da ocupação, o tipo de ocupação (se longitudinal, transversal à rodovia) e outros, chegando a um valor razoável de remuneração pelo uso de 1,0 km de faixa. A cobrança da referida remuneração em Minas Gerais, foi instituída através da Lei nº 14.938, de

29/12/2003, sob a denominação de Taxa de Licenciamento para Uso ou Ocupação da Faixa de Domínio das Rodovias – TFDR.

Cabe aqui um esclarecimento sobre os termos uso e ocupação.

O uso é caracterizado por uma utilização temporária de faixa, como por exemplo, uma outdoor de propaganda política. A ocupação é uma utilização quase que permanente da faixa, como por exemplo, linhas de energia elétrica de telefonia, tubulações de água ou esgoto sanitário, etc.

2.3.A TFDR

É a remuneração devida pelo exercício regular do poder de polícia do DER/MG, e relativo à fiscalização e controle do uso ou ocupação da faixa de domínio e terrenos adjacentes de rodovia estadual ou federal delegada ao Estado, inclusive a que for objeto de concessão, visando garantir a segurança do trânsito rodoviário, a preservação do meio ambiente e o patrimônio público.

A Lei nº 14.938/2003, regulamentada pelo Decreto nº 44.320/2006, indica as hipóteses em que é devida a cobrança da TFDR :

- I) realização, pelo DER/MG, de análise ou parecer técnico sobre projetos;
- II) Ocupação de faixa transversal ou longitudinal ou de área para a instalação de linha ou rede aérea de transmissão ou distribuição de energia elétrica ou de comunicação, inclusive cabo de fibra ótica ou assemelhados e base para antena de comunicação, de adução, emissão ou distribuição de água e esgoto, de gasoduto, oleoduto e tubulações diversas;
- III) instalação de dispositivo visual por qualquer meio físico, tal como outdoor, placa, painel, letreiro, cartaz ou pintura nas faixas de domínio e nas áreas adjacentes;
- IV) ocupação pontual da faixa de domínio por empreendimento comercial, industrial ou prestador de serviços, exclusive o respectivo acesso;
- V) ocupação pontual na faixa de domínio para instalação de torre ou antena.

A receita proveniente da arrecadação da TFDR é vinculada a um fundo criado pelo Governo, denominado FUNTRANS, e destinada a investimentos, melhorias e conservação das rodovias. A receita com a TFDR está hoje em cerca de R\$ 40.000.000,00 por ano.

Estão isentos do pagamento da TFDR (artigo 120B, da Lei nº 6.763/75, modificada pela Lei nº 14.938/2003):

1. A pessoa física proprietária de imóvel lindeiro à rodovia, relativamente à ocupação longitudinal ou transversal da faixa de domínio por:

- . rede de energia elétrica de baixa tensão;
- . rede de telefonia convencional;
- . rede de telecomunicações;
- . rede de esgoto ou passagem de água;
- . cabos subterrâneos;

2. As ocupações pontuais para instalação de engenho ou dispositivo visual destinado a informações do próprio estabelecimento comercial, industrial, prestador de serviços ou produtor rural, na área adjacente à faixa de domínio pertencente ao estabelecimento e situada no mesmo local do seu funcionamento.

A isenção prevista no item 1, acima, é condicionada à comprovação de que os serviços destinam-se exclusivamente a uso próprio, na condição de consumidor final.

2.4. Definições

No seu mister de gerenciamento e para melhor comunicação com os usuários da faixa de domínio, o DER/MG entendeu ser necessário o estabelecimento das seguintes definições:

a) Licenciado

Pessoa física, pessoa jurídica de direito privado ou órgão da administração pública e concessionária de serviço público que, no desempenho de suas atividades, necessite implantar e manter instalações específicas na faixa de domínio das rodovias.

b) Faixa de Domínio

É a área de terras onde se acha implantada a rodovia, cuja largura é fixada por Decreto de Utilidade Pública ou pelo Órgão Público responsável pela sua implantação ou operação.

c) Serviços Particulares

São as instalações implantadas e/ou mantidas por pessoas físicas ou jurídicas de direito privado.

e) Licença de Uso ou Ocupação

É a autorização concedida pelo Órgão Gerenciador Rodoviário, remunerada ou não, mediante Termo de Licenciamento, para o uso ou ocupação da faixa de domínio de rodovia sob a sua circunscrição ou jurisdição, por serviços públicos ou particulares.

f) Uso ou Ocupação de Faixa de Domínio

É a utilização temporária ou permanente da faixa de domínio de uma determinada rodovia por instalação de serviços públicos ou particulares. A utilização pode ser pontual, quando se situar em ponto fixo da faixa de domínio, longitudinal, quando for paralela ao eixo da rodovia ou transversal, comumente chamada de travessia, quando for oblíqua ao eixo da rodovia, podendo ser aérea ou subterrânea.

g) Área urbanizada

É a área que apresenta vias em condições de tráfego permanente, com agrupamento de edificações dispostas em seqüência regular, passeios, meios-fios e que é atravessada ou margeada por rodovia.

h) Áreas Adjacentes

São os terrenos lindeiros à faixa de domínio, com largura máxima de 15 (quinze) metros, contados do término da faixa, onde são proibidas construções de qualquer natureza, e que não sejam interrompidos por quaisquer acidentes naturais ou artificiais tais como rio, lago, via férrea, via marginal, avenida, rua e assemelhados.

i) Linha de Energia Elétrica

É a rota constituída por condutores de energia elétrica, acessórios elétricos, estruturas de sustentação (postes, torres) e dispositivos de proteção e balizamento. Pode ser aérea ou subterrânea, de transmissão (alta tensão) ou de distribuição (média ou baixa tensão), rural ou

urbana. De acordo com as normas NBR 5410 e NBR14.039 da Associação Brasileira de Normas Técnicas –ABNT, as redes elétricas classificam-se em :

.De Baixa Tensão: têm voltagem inferior ou igual a 1,0 KV (1000 V)

.De Média Tensão: têm voltagem superior a 1,0 KV (1000 V) e inferior a 36,2KV (36200V)

.De Alta Tensão: têm voltagem superior a 36,2KV (36200V)

j) Altura Mínima de Linha

É o afastamento vertical mínimo recomendado do condutor ao leito ou pista da rodovia.

k) Vão de Linha Aérea

É qualquer trecho de linha compreendendo entre dois postes ou torres de sustentação.

l) Flecha Máxima

É o afastamento vertical máximo entre a horizontal e o ponto central de um vão de linha aérea, calculado para a situação de temperatura admissível mais elevada

m) Distâncias de Segurança

São os afastamentos mínimos obrigatórios do condutor e de seus acessórios energizados de qualquer ponto do terreno, da pista da rodovia e da cerca de vedação da faixa de domínio.

n) Escondida de Linha

É o ângulo formado entre a linha e a direção normal ao eixo da rodovia, nas travessias.

o) Vão de Linha com Encabeçamento Mecânico

É o vão de linha aérea em que os condutores são rigidamente fixados às estruturas de sustentação por dispositivos mecânicos.

p) Coeficiente de Segurança Mecânica de Linha

É a relação entre a carga de ruptura e a carga de trabalho aplicada ao condutor da linha.

2.5. Gestão das Faixas de Domínio das Rodovias

A Gestão proposta para as faixas de domínio das rodovias sob circunscção e jurisdição do DER/MG baseá-se no seguinte desenvolvimento:

- a) O interessado no uso ou ocupação de faixa de domínio procura informações a respeito na sede de uma das 40 (quarenta) Coordenadorias Regionais (CRGs) do DER/MG, onde obtém, além das informações solicitadas, cópias das normas, regulamentos e modelos de requerimento para formalização de seu pedido;
- b) Preenchido e entregue, o requerimento é analisado pela CRG e, se de acordo com as normas e regulamentos, é encaminhado à Gerência de Faixas de Domínio da Diretoria de Operações do DER/MG, para análise final, aprovação do projeto de implantação do uso ou ocupação e Emissão dos Termos de Compromisso e Responsabilidade e de Permissão para ocupação/uso da faixa de domínio;
- c) Paralelamente, são enviados à Secretaria do Estado da Fazenda SEF/MG, parâmetros próprios da ocupação, para que a mesma emita uia para Recolhimento, pelo usuário ou ocupante, da devida TFDR.

Durante todo o período de uso/ocupação, o DER/MG exerce o papel de polícia, com poderes para advertir, multar, embargar e até reicindir Termo de Permissão, nos casos previstos.

2.5.1. Diretrizes de Gestão de Uso e Ocupação de Faixa de Domínio

2.5.2 A elaboração de projetos e as especificações técnicas relativas à implantação e à operação dos serviços, baseadas nas normas vigentes, deverão ser de inteira responsabilidade do interessado pela ocupação.

2.5.3 Todas as linhas longitudinais de serviços a serem implantados subterraneamente na faixa de domínio deverão se situar a uma profundidade mínima de 1 (um) metro e serem sinalizadas visivelmente.

2.5.4 Toda estrutura de sustentação de linhas aéreas ou subterrâneas implantadas na faixa de domínio deverá, sempre que possível, situar-se a uma distância máxima de 2 (dois) metros do limite da faixa.

2.4.5 Em áreas urbanizadas ou em áreas rurais com características urbanas, as estruturas de sustentação das linhas aéreas deverão ser instaladas a distâncias convenientemente seguras das bordas dos passeios, dos meios-fios ou das pistas de rolamento, sendo obrigatória a instalação de defensas metálicas semi-maleáveis simples em passeios laterais, ou duplas em canteiros centrais.

2.4.6 As alturas mínimas dos fios nas travessias, em relação aos pontos de cota mais alta das plataformas, serão de 7 (sete) metros para as rodovias pavimentadas em zona rural e de 9 (nove) metros para as não pavimentadas.

2.4.7 Os poços de visita, as caixas subterrâneas e outros dispositivos, deverão estar localizados fora da faixa de domínio, a uma distância mínima de 5 (cinco) metros do limite da faixa nas rodovias pavimentadas e de 10 (dez) metros nas rodovias não pavimentadas.

2.4.8 Nas travessias subterrâneas, o retorno da fiação à rede aérea deverá ser feito sempre fora dos limites da faixa de domínio.

2.5.9 A profundidade mínima dos dutos nas ocupações longitudinais deverá ser de 1 (um) metro, medida a partir da geratriz superior dos mesmos, devendo o reaterro das valas ser feito com solo adequado e, compactado em camadas de até 20 (vinte) centímetros de espessura.

2.5.10 Nas ocupações longitudinais, as linhas de dutos deverão obrigatoriamente ter o seu posicionamento sinalizado de forma bastante visível, para que possa permitir a sua posterior localização.

2.5.11 Nas ocupações próximas às obras de arte especiais, a linha de dutos deverá se situar o mais longe possível das fundações, devendo ficar acima das cotas de fundo dos apoios das funções.

2.5.12 Nas travessias, os dutos deverão ser encaminhados de acordo com as normas da ABNT.

2.5.13 Os trabalhos de construção, reparos e manutenção de travessias não poderão prejudicar o tráfego da rodovia, exceto nos casos previamente autorizados pelo DER/MG.

2.5.14 O licenciado se responsabilizará pela continuidade do tráfego da rodovia durante todo o período de execução das obras, sendo permitida apenas a sua interrupção temporária por pequenos intervalos de tempo.

2.5.15 O local das obras deverá ser inteiramente recomposto após o término dos serviços, não sendo permitida a presença de ressaltos, depressões ou quaisquer outras alterações na superfície de rolamento. Deverá ser ainda efetuada a remoção total de entulhos.

2.5.16 Não serão permitidas, em princípio, ocupação de canteiros centrais, acostamentos e obras de arte especiais (ponte e viadutos) por linhas de dutos. Caso não haja alternativa, o interessado deverá justificar tecnicamente o pedido, que poderá ser deferido em caráter excepcional pelo Órgão Gerenciador Rodoviário.

2.5.17 As travessias deverão ser providas de, pelo menos, um poço de inspeção em uma de suas extremidades.

2.5.18 Todas as estruturas a serem implantadas na faixa de domínio deverão, sempre que possível, situar-se a uma distância mínima de 2 (dois) metros do limite da faixa e a uma distância mínima de 9 (nove) metros das bordas do acostamento.

2.5.19 As alturas mínimas dos condutores nas travessias aéreas, em relação aos pontos de cota mais alta das plataformas, deverão ser de 7 (sete) metros para rodovias pavimentadas e de 9 (nove) metros para as não pavimentadas.

2.5.20 Em relação aos pontos do terreno natural da faixa de domínio, as alturas mínimas dos condutores nas travessias aéreas deverão ser de 7 (sete) metros, para as rodovias pavimentadas ou não.

2.5.21 Não será permitida, em nenhuma hipótese, a ocupação de canteiros centrais, ilhas e canteiros de trevos e acostamentos por linha aérea, podendo, no entanto, ser permitida em caso excepcional, devidamente justificado, a linha subterrânea.

2.5.22 As travessias deverão ser, sempre que possível, normais } ângulo de 90° aos eixos das rodovias tolerando-se em casos excepcionais, devidamente justificados, uma esconsidade máxima de 30° (trinta) graus em relação à direção normal do eixo.

2.6 Instalação de Dispositivos de Publicidade Visual

2.6.1 Definição

a) Publicidade Visual

É qualquer forma de comunicação visual constituída por símbolos, imagens, desenhos ou mensagens em qualquer idioma, visando a divulgação de produtos comerciais específicos ou informações de interesse público em geral.

b) Dispositivos Publicitários

São todos os dispositivos físicos utilizados para a divulgação de publicidade em áreas rurais ou urbanas, colocados em ponto visíveis para os usuários da rodovia.

c) Cartaz

É o quadro, geralmente plano e retangular, constituído de material leve, com dimensões variadas e sem estrutura de sustentação, destinado a expor publicidade visual em abrigos de paradas de ônibus e postos operacionais.

d) Letreiro

É o conjunto de símbolos e letras, removíveis ou não, constituindo mensagem publicitária fixada em dispositivo próprio visível nos abrigos de parada de ônibus e postos operacionais da rodovia.

e) Pintura

É o conjunto fixo de figuras, símbolos ou letras produzidas diretamente sobre qualquer superfície visível, nos pontos de para de ônibus e postos operacionais da rodovia.

f) Placa

É o sinal de trânsito padronizado, colocado lateralmente à rodovia, que pode ser de Indicação, Regulamentação ou Advertência e que possui cores, símbolos e dimensões especificados pelo Regulamento do Código de Trânsito Brasileiro e por normas próprias dos Órgãos Gerenciadores de Rodovias.

g) Painel

É a denominação genérica de qualquer dispositivo publicitário destinado a expor a publicidade visual ao longo das rodovias.

h) Painel Simples ou “Out-door”

É o painel não iluminado, com dimensões padronizadas.

i) Painel Provisório

É o painel sem iluminação e com dimensões não padronizadas.

j) “Front – Light

É o painel dotado de iluminação externa frontal.

k) “Back – Light”

É o painel dotado de iluminação interna.

l) Painel Eletrônico

É o painel “back–light que permite a veiculação de mensagens em seqüência variável periódica”.

2.6.2 Condições gerais para instalação de dispositivos de publicidade visual

a) A utilização das faixas de domínio e das áreas adjacentes às rodovias, para publicidade visual, deverá ficar restrita aos seguintes tipos de dispositivos publicitários:

- 1) Cartazes, letreiros, pinturas e similares;
- 2) Placas;
- 3) Painéis simples, provisórios, iluminados e eletrônicos.

b) As mensagens, de acordo com a sua natureza, classificam-se em:

1) **Indicativas:** as que identificam a propriedade ou atividade instalada ou exercida em locais próximos da rodovia, veiculadas geralmente em placas de sinalização, não podendo ser associadas à propaganda.

2) **publicitárias ou de Propaganda:** as que se destinam à divulgação de produtos ou serviços de empresas ou entidades, geralmente veiculadas em painéis.

3) **Provisórias:** as que contêm mensagens de caráter transitório e com prazo de exposição reduzido, geralmente veiculadas em cartazes ou painéis provisórios.

c) A licença concedida para instalação de painéis publicitários não implicará reconhecimento da segurança e estabilidade da estrutura de sustentação dos mesmos, que serão de responsabilidade do Licenciado.

d) As dimensões das placas de indicação de estabelecimento devem obedecer às normas técnicas pertinentes e ao Código de Trânsito Brasileiro.

e) A implantação e o posicionamento das placas indicativas aqui estabelecidas devem ser feitos sem prejuízo à sinalização normal do trecho.

f) Os painéis do tipo permanente deverão ter estrutura suficientemente segura, que absorva o impacto minimizando os danos causados ao motorista/veículo em caso de choque frontal ou lateral.

- g)** A área e as dimensões de qualquer tipo ou forma de elemento, incluídos molduras e ornatos, devem ser adequadas à sua modalidade, localização e finalidade.
- h)** O licenciado deverá afixar, de forma permanente, em área anexa ao painel, a sua identificação e o número do telefone para contatos.
- i)** Os painéis do tipo provisório poderão ser instalados em suporte comum, semelhante ao utilizado na sinalização viária vertical, podendo ser constituídos de material metálico, fibra, alumínio ou outro material resistente às intempéries, devendo ser observado um afastamento mínimo de 4(quatro) metros da borda do acostamento e 100(cem)metros de qualquer placa de sinalização, no mesmo sentido de trânsito.
- j)** Os painéis deverão ser colocados ao longo da faixa de domínio, formando preferencialmente um ângulo mínimo de 45° (quarenta e cinco) graus e máximo de 70°(setenta) graus, em relação ao eixo longitudinal da rodovia.
- k)** Para qualquer dispositivo publicitário situado dentro da faixa de domínio, deverá ser observado, sempre que possível, um afastamento mínimo em relação à borda externa do acostamento de 1,5 (uma e meia) vez a altura medida entre o terreno e a base inferior da superfície exibidora da mensagem, exceto quando o dispositivo estiver situado em área urbana.
- l)** Para a colocação de todo e qualquer painel permanente deverá ser observada a distância mínima de:
- a)** 100(cem) metros de qualquer placa de sinalização de trânsito;
 - b)** 300(trezentos) metros de túneis, obras de arte especiais, retornos oficiais sem interseção e curvas com raios inferiores a 600(seiscentos) metros;
 - c)** 500(quinhetos) metros de entroncamentos rodoviários ou ferroviários, de postos de policiamento, postos de pesagem ou de controle e locais concentradores de acidentes, considerados como pontos críticos conforme metodologia do Órgão Gerenciador Rodoviário,

exceto se a mensagem vinculada for de caráter educativo, de advertência ou de natureza institucional.

m) Será vedada a colocação de painéis ao longo de segmentos de curvas com raios inferiores a 600(seiscentos) metros e em áreas que sirvam de acesso a propriedades lindeiras, respeitando direito de passagem.

n) A visualização total, pelo usuário da via, dos elementos de um painel publicitário, deverá ser possível a uma distância mínima de 30(trezentos) metros.

o) A distância mínima entre dois painéis do tipo permanente, orientados para o mesmo sentido de trânsito, deverá ser de 500(quinientos) metros, exceto em áreas urbanizadas com população superior a 10.000(dez mil) habitantes, onde a distância mínima deverá ser de 200(duzentos) metros.

p) As mensagens a serem veiculadas na faixa de domínio e área adjacentes deverão obedecer às seguintes restrições:

1- Deverão ser simples e objetivas, redigidas corretamente e isentas de expressões e desenhos inconvenientes ou contrários à ética, à moral, aos bons costumes e à legislação vigente;

2- Não deverão induzir à atividade ilegal, não deverão conter mensagens que sejam a percepção e a orientação do motorista, colocando em risco a segurança de trânsito;

3- As dimensões e os espaçamentos entre os símbolos, letras e caracteres deverão estar de acordo com as normas vigentes no Órgão Gerenciador Rodoviário e o Código de Trânsito Brasileiro;

4- Nas publicidades com símbolos, letreiros e caracteres, em alto ou baixo relevo, não serão permitidas a terceira dimensão acima de 10(dez) centímetros, ou quaisquer outros artifícios que os façam ressaltar, retendo em demasia a atenção os motorista;

5- As cores utilizadas como fundo visível das mensagens deverão ser diferentes das cores utilizadas nas placas de sinalização de trânsito existentes nas proximidades do dispositivo publicitário;

6- As mensagens não poderão conter sinais de trânsito, mesmo em suas formas estilizadas ou modificadas, exceto quando se tratar de mensagem institucional educativa ou de advertência.

q) Os dispositivos de publicidades não poderão, em nenhum caso:

1- Provocar reflexos que possam causar ofuscamento ao usuário da via;

2- Apresentar estrutura com partes móveis;

3- Ser iluminados por pisca-pisca ou luzes intermitentes;

4- Ter sua face colocada paralelamente ao eixo da rodovia, exceto quando se tratar de cartazes afixados nos abrigos de parada de ônibus e instalações operacionais situadas às suas margens.

r) Os painéis eletrônicos ou mecânicos que permitem a alternância de mensagens, além das exigências comuns aos demais dispositivos de publicidade, deverão obedecer às seguintes especificações:

1- Deverão estar situados obrigatoriamente, em trechos em tangente, que possibilitem a sua visualização plena a, pelo menos, 400(quatrocentos) metros;

2- As mudanças de imagem deverão se realizar instantaneamente, devendo cada imagem permanecer por um período mínimo de 10(dez) segundos;

3- Durante a noite, a intensidade luminosa deverá ser ajustada automaticamente a um nível que evite qualquer ofuscamento;

4- Em casos de emergência na rodovia, os painéis eletrônicos passarão a veicular, enquanto necessário, exclusivamente mensagens de advertência ou orientação para o trânsito.

3.PREVISÕES FUTURISTAS

Não poderiam as faixas de domínio rodoviárias serem locais de implantação de outras atividades, além das usuais aqui descrita? É evidente que poderíamos imaginar uma série de usos para os referidos terrenos, desde que bem definidos e aliados a rígida especificações técnicas, arquitetônicas, paisagísticas e outras, levando-se sempre em conta, como requisitos básicos, a observância da Segurança do trânsito Rodoviário e, por consequência, a segurança do usuário da via, o meio ambiente e a preservação do patrimônio público.

Assim, poderíamos imaginar a implantações de:

- a) Áreas de plantio e culturas diversas;
- b) Cabinas Telefônicas Públicas, regularmente espaçadas;
- c) Áreas de Parking e Lazer;
- d) Mirantes Ecológicos;
- e) Aeroportos e Heliportos para aeronaves de pequeno porte;
- f) Locais de recreação, tais como teatros e salas de exibição de filmes;

Talvez seja um sonho irrealizável, talvez não.

Quem poderá dizer? Só o futuro.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

MANUAL DE INSTRUÇÕES NORMATIVAS DER/PN, 2005.

MANUAL PARA ORDENAMENTO DAS RODOVIAS FEDERAIS DNER, 1996.

INSTRUÇÕES NORMATIVAS DA AGÊNCIA GOIANA DE TRANSPORTES E OBRAS, 2003.

PORTARIAS DO DER MG DE N°. 1664/2002 1663/2002, 1651/2001, 1641/2001, 1621/2001, 1532/2000, 1468/1999 e 1410/1998.

MELLO, Santiago. Curso de Estradas Escola Federal de Minas de Ouro Preto, 1970.

RECOMENDAÇÕES TÉCNICAS DO DER/MG DE N°. 06.01^a e 06.02^a, 2005