

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 6.043, DE 2013

Dispõe sobre a obrigatoriedade de barreiras protetoras entre as pistas, em trechos perigosos de rodovias federais.

Autor: Deputado SILAS CÂMARA

Relator: Deputado JESUS RODRIGUES

I - RELATÓRIO

Cumpra a esta Comissão analisar o Projeto de Lei nº 6.043, de 2013, proposto pelo Deputado Silas Câmara. A iniciativa determina que trechos perigosos de rodovias federais, incluindo túneis, pontes, viadutos e curvas acentuadas, recebam barreiras divisoras de fluxo, de forma a reduzir o risco de colisão entre veículos que trafeguem em direções opostas. De acordo com o projeto, a instalação de tais barreiras deve se dar na razão da disponibilidade de recursos orçamentários. O agente público que descumprir o mandamento legal, diz a norma, estará sujeito às sanções previstas na Lei nº 8.429, de 1992 – Lei dos Atos de Improbidade Administrativa.

Na justificção, o autor alega que a medida proposta diminuirá o número de colisões frontais, que representam os acidentes de maior gravidade nas rodovias.

Não houve emendas ao projeto.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

O projeto de lei tem fundamento em dado incontestável da realidade brasileira: a colisão frontal representa a principal causa de morte em rodovias federais. Segundo o anuário estatístico do Departamento Nacional

de Infraestrutura de Transportes – DNIT, 1.514 pessoas faleceram, em 2010, em virtude desse tipo de acidente, número que supera, inclusive, o de mortos devido a atropelamento – 1.302 pessoas. Embora outros tipos de ocorrência sejam bem mais frequentes – colisão traseira, abalroamento ou saída de pista, por exemplo – nenhum deles tem efeito tão devastador para a saúde da população e para a economia do País quanto a colisão frontal.

Não resta dúvida de que a enorme extensão de trechos rodoviários em pista simples existente no Brasil, assim como a imprudência e a má formação de boa parcela dos motoristas nacionais, tem grande parcela de culpa pelo número exagerado de colisões frontais. Há muito trabalho a se fazer no que respeita a esses aspectos, portanto.

Emprestar a devida importância à duplicação de rodovias e à conscientização e fiscalização do condutor, no entanto, não torna menos necessário pensar em iniciativas complementares, que ajudem a sociedade a vencer o desafio de reduzir a mortalidade nas estradas brasileiras.

Eis aí a conveniência do projeto de lei. O autor detecta, com sagacidade, que ao menos uma parte das colisões frontais poderia ser evitada se recursos da engenharia de tráfego, relativamente simples e baratos, fossem empregados com constância para a prevenção de acidentes daquela natureza. O que se pede, efetivamente, é que o órgão com circunscrição sobre rodovia federal instale barreiras divisórias entre as faixas de rolamento onde, havendo fluxos veiculares contrários, mas contíguos, eventual ultrapassagem represente risco considerável para os utentes da infraestrutura rodoviária.

Daí porque o proponente tenha se referido, no texto da proposição, a viadutos, pontes, túneis e curvas perigosas – trechos já sujeitos ao tratamento de linha divisória contínua, com o fito de evitar ultrapassagens – mas também a quaisquer outros trechos que, a juízo da autoridade rodoviária, apresentem condição de periculosidade semelhante.

E o fez – é bom que se observe – com notável respeito às contingências materiais, ordenando ao administrador promover a instalação das barreiras em conformidade com a disponibilidade de verba pública. Não apenas isso, porém: também o obrigou a estabelecer uma escala de prioridade, de sorte que os trechos rodoviários que ofereçam maior grau de risco sejam objeto de intervenção antes de quaisquer outros. Talvez tenha faltado, aqui, apenas, deixar patente que tal grau de risco deve ser aferido mediante o uso

de informação estatística, não cabendo cogitá-lo desde impressões pessoais. De toda forma, a avaliação técnica circunstanciada, a que o texto do projeto faz referência, se bem feita, há de envolver o exame criterioso da estatística de acidentes em cada trecho considerado, por tipo e frequência.

Enfim, conquanto não entenda que a proposta mereça reparos, no sentido de sanar eventuais impropriedades, creio que um ou dois aperfeiçoamentos lhe possam ser acrescentados. Refiro-me, de um lado, à definição de metas e cronograma pelo administrador público, no intuito de, em primeiro lugar, tornar transparente o plano de trabalho e, em segundo lugar, facilitar a fiscalização do cumprimento das ações planejadas, feita por órgãos de controle e pela sociedade. De outro lado, julgo importante que, na hipótese da construção de novas rodovias de pista simples, ou na de recuperação das existentes, seja dada ao órgão rodoviário a obrigação de planejar e executar a colocação de barreiras separadoras de fluxo nos pontos críticos. Evitar-se-ia, com isso, a criação de um problema que, mais à frente, teria necessariamente de receber solução.

Dito tudo isso, o voto é pela aprovação do Projeto de Lei nº 6.043, de 2013, na forma do substitutivo anexo.

Sala da Comissão, em 17 de dezembro de 2013.

Deputado **JESUS RODRIGUES**

Relator

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 6.043, DE 2013

Obriga a implantação de barreiras entre faixas de trânsito contíguas, de sentido inverso, em segmentos perigosos de rodovias federais.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei obriga a implantação de barreiras entre faixas de trânsito contíguas, de sentido inverso, em segmentos perigosos de rodovias federais.

Art. 2º As rodovias federais deverão ser dotadas de barreiras entre faixas de trânsito contíguas, de sentido inverso, nas pontes, túneis, viadutos e curvas perigosas, bem como em outros segmentos rodoviários considerados de maior periculosidade pelo órgão com circunscrição sobre a via, nos termos de avaliação técnica circunstanciada.

Art. 3º O órgão com circunscrição sobre a via elaborará e divulgará, no prazo de um ano, contado da data de vigência desta Lei, plano de metas e cronograma relativos à realização dos trabalhos de implantação de barreiras, os quais orientarão as ações correspondentes e a indicação das respectivas despesas em cada exercício financeiro.

Parágrafo único. No plano de metas e no cronograma, será conferida prioridade à implantação de barreiras nos segmentos rodoviários que, segundo levantamento estatístico, apresentarem os piores índices de acidente por colisão frontal, apurados considerando-se a relação entre o número absoluto de acidentes registrados desse tipo e o volume de tráfego.

Art. 4º Nenhuma rodovia ou obra de arte especial a ser incorporada ao sistema rodoviário federal será entregue ao tráfego se, possuindo segmentos com faixas de trânsito contíguas, de sentido inverso, não os tiver em conformidade com o disposto no art. 2º desta Lei.

Art. 5º Incorre em improbidade administrativa o agente público que, havendo recursos disponíveis, deixar de tomar as providências para a execução do previsto nesta Lei, sujeitando-se às sanções previstas na Lei nº 8.429, de 2 de junho de 1992.

Art. 5º Esta Lei entra em vigor após decorridos sessenta dias de sua publicação oficial.

Sala da Comissão, em 17 de dezembro de 2013.

Deputado **JESUS RODRIGUES**

Relator