

PROJETO DE LEI Nº _____, DE 2014

(Do Sr. Sandro Alex)

Obriga a inclusão de acostamentos quando do projeto e da execução de obras de construção, ampliação ou adequação de rodovias federais, objeto de concessão ou não, e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei obriga a inclusão de acostamentos quando do projeto e da execução de obras de construção, ampliação ou adequação de rodovias federais, sejam elas concedidas ou não à administração privada, e prevê penalidade em caso de descumprimento, bem como altera a Lei nº 12.379, de 2011, a Lei nº 10.233, de 2001, e a Lei nº 9.503, de 1997, para complementar a exigência aqui estabelecida.

Art. 2º Deve ser prevista a inclusão de acostamentos quando do projeto e da execução de obras de construção, ampliação ou adequação de rodovias federais, sejam elas concedidas ou não à administração privada.

§ 1º Os projetos em fase de elaboração e as obras em execução terão prazo de 180 (cento e oitenta) dias, a partir da data de entrada em vigor desta Lei, para as devidas adequações.

§ 2º Na hipótese de rodovia federal concedida à administração privada, deverá haver a adequação dos contratos de concessão vigentes à exigência do *caput*, no mesmo prazo previsto no § 1º.

§ 3º Nos trechos de rodovias que atravessam áreas urbanas, devidamente delimitadas pelo perímetro urbano fixado em lei municipal, a obrigação de que trata este artigo poderá ser dispensada a critério do órgão rodoviário com circunscrição sobre a via, desde que a medida seja tecnicamente justificável.

Art. 3º Sem prejuízo da aplicação de outras sanções cabíveis, incorre em improbidade administrativa, nos termos da Lei nº 8.429, de 2 de junho de 1992, o agente público que:

I – aprovar projeto de construção, ampliação ou adequação de rodovia federal sem a previsão de acostamento no respectivo projeto;

II – liberar recursos para o pagamento parcial ou total de obra rodoviária executada sem o acostamento;

III – aceitar a entrega parcial ou total de obra rodoviária executada sem o acostamento.

Art. 4º O art. 11 da Lei nº 12.379, de 6 de janeiro de 2011, que dispõe sobre o Sistema Nacional de Viação, entre outras providências, passa a vigorar acrescido do seguinte parágrafo único:

Art. 11.
Parágrafo único. Em se tratando do Subsistema Rodoviário Federal, o projeto de engenharia de que trata o *caput* deverá incluir a previsão de acostamentos em todos os trechos a serem construídos ou sujeitos a obras de ampliação ou adequação. (NR)

Art. 5º A Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, que dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, entre outras providências, passa a vigorar com as seguintes alterações:

I – inclusão de inciso IV ao art. 37:

Art. 37.
IV – implantar e manter, quando se tratar de infraestrutura rodoviária, acostamentos em todos os trechos construídos ou sujeitos a obras de ampliação ou adequação. (NR)

II – inclusão de § 5º ao art. 82:

Art. 82.
§ 5º No cumprimento do disposto nos incisos I e II do *caput*, o DNIT deverá prever a inclusão obrigatória de acostamentos em todos os trechos a serem construídos ou sujeitos a obras de ampliação ou adequação.

Art. 6º O art. 60 da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, passa a vigorar acrescido do seguinte parágrafo único:

Art. 60.
Parágrafo único. Todas as rodovias, definidas na forma do Anexo I deste Código, deverão ser dotadas de acostamento. (NR)

Art. 7º Esta Lei entra em vigor após decorridos cento e oitenta dias de sua publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

O Código de Trânsito Brasileiro (CTB) em seu Anexo I define acostamento como a “parte da via diferenciada da pista de rolamento destinada à parada ou estacionamento de veículos, em caso de emergência, e à circulação de pedestres e bicicletas, quando não houver local apropriado para esse fim”. Rodovia, por sua vez, é a via rural pavimentada, o que a distingue das simples estradas.

A mera leitura da definição legal nos mostra que, além de permitir a parada ou estacionamento de veículos em caso de emergência, os acostamentos cumprem outros papéis relevantes. Um desses papéis é o uso deles por pedestres e ciclistas, para se deslocarem ao longo das rodovias, quando não houver local específico para isso. Outro papel a eles conferido é o de auxiliar nas conversões à esquerda e em operações de retorno, permitindo que o condutor aguarde o momento apropriado para cruzar a pista.

Os acostamentos são, pois, elementos essenciais em uma rodovia: eles possibilitam a parada segura de veículos em pane, melhoram as condições operacionais e aumentam a eficiência da drenagem da pista principal, entre outros benefícios. A título de exemplo, para que se tenha uma pequena ideia da importância dos acostamentos, estudo desenvolvido para a dissertação de mestrado “Considerações sobre o Projeto de Acostamentos para Rodovias”, de Eilaine de Lourdes Martini Oliveira, concluiu que a supressão de acostamentos em uma rodovia pode representar um acréscimo de 28% no índice de acidentes previstos. Não obstante, os acostamentos têm sido negligenciados quando da construção de novas rodovias ou em obras de ampliação ou adequação de rodovias existentes.

Para tentar resolver esse problema e garantir maior segurança nas rodovias, estamos apresentando este projeto de lei que obriga a inclusão de acostamentos quando do projeto e da execução de obras de construção, ampliação ou adequação de rodovias federais, sejam elas concedidas à administração privada ou não. Por coerência, já que rodovias são definidas como vias rurais no CTB, estamos prevendo a possibilidade de isentar da obrigação os trechos situados em áreas urbanas. A medida, que deve ser tecnicamente justificável, ficará a critério do órgão rodoviário com circunscrição sobre a via.

Num esforço para assegurar a eficácia da norma, fica tipificada como improbidade administrativa o fato de o agente público responsável aprovar projeto de construção, ampliação ou adequação de rodovia federal sem que conste a previsão de acostamento do respectivo projeto, bem como

liberar recursos ou aceitar a entrega parcial ou total de obra rodoviária executada sem o acostamento.

Para complementar a obrigação estabelecida, estamos propondo alterações em três diplomas legais:

- Lei nº 12.379, de 2011, que dispõe sobre o Sistema Nacional de Viação, entre outras providências, para prever a implantação de acostamentos em projetos de engenharia, quando da construção, ampliação ou adequação de rodovias;
- Lei nº 10.233, de 2001, que dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, entre outras providências, para tratar da obrigação contratual dos concessionários de rodovias de implantar e manter, quando se tratar de infraestrutura rodoviária, acostamentos em todos os trechos construídos ou sujeitos a obras de ampliação ou adequação, bem como para prever a inclusão obrigatória de acostamentos em todos os trechos a serem construídos ou sujeitos a obras de ampliação ou adequação, quando da definição de padrões, normas e especificações técnicas para rodovia pelo DNIT;
- Lei nº 9.503, de 1997, institui o Código de Trânsito Brasileiro, para prever que todas as rodovias devem ser providas de acostamento.

Para permitir as devidas providências e adaptações, a cláusula de vigência estipula prazo de 180 dias para a entrada em vigor da obrigação. A medida respeita o que determina a Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, que trata, entre outros temas, da elaboração, a redação, a alteração e a consolidação das leis, a qual pede que a vigência da lei seja indicada de forma expressa e de modo a contemplar prazo razoável para que dela se tenha amplo conhecimento (art. 8º, *caput*).

Na certeza de que os ganhos de segurança em nossas rodovias, minimizando a perda de vidas humanas, compensam os custos decorrentes da obrigação pretendida, esperamos contar com o apoio de todos para a rápida aprovação deste projeto de lei.

Sala das Sessões, em de de 2014.

**Deputado Sandro Alex
PPS/PR**