

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 1.508, DE 2019

Dispõe sobre a sinalização definitiva de trânsito nas rodovias federais após a realização de obras de pavimentação, recapeamento, recuperação ou manutenção, e dá outras providências.

Autor: Deputado SANTINI

Relator: Deputado BOSCO COSTA

I - RELATÓRIO

A proposição sob análise, de autoria ilustre do Deputado Santini, tem por objetivo determinar que, no prazo máximo de dez dias após a realização de obras de pavimentação, recapeamento, recuperação ou manutenção, as rodovias federais deverão possuir sinalização vertical e horizontal definitiva, de forma a garantir as condições adequadas de segurança na circulação. A proposição ainda determina possibilidade de regulamentação da matéria pelo Poder Executivo.

Na justificação da proposta, o autor argumenta que as rodovias brasileiras, em sua grande maioria, permanecem sem a sinalização adequada após a realização de obras de pavimentação, recuperação ou manutenção. Diante desse quadro, entende que está sendo desrespeitado o princípio estabelecido no Código de Trânsito, de que o trânsito em condições seguras é direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito.

Nos termos do art. 32, inciso XX, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, cumpre a esta Comissão de Viação e Transportes manifestar-se sobre o mérito da matéria. Na sequência, a proposição deverá ser encaminhada para análise de constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania, estando sujeita à apreciação conclusiva pelas comissões.

No prazo regimental, não foram apresentadas emendas à proposta.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

De pronto, louvamos a iniciativa do ilustre autor do projeto de lei sob análise, que tem por objetivo garantir melhores condições de segurança de tráfego, determinando que, no prazo máximo de dez dias após a realização de obras de pavimentação, recapeamento, recuperação ou manutenção, as rodovias federais estejam dotadas de sinalização vertical e horizontal definitiva.

Embora a medida, conforme a proposição, esteja sendo proposta em norma autônoma, verificamos que a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro – CTB – já aborda a matéria, de forma até mais rigorosa do que a prevista no projeto. Vejamos o que diz o art. 88 do CTB:

“Art. 88. Nenhuma via pavimentada poderá ser entregue após sua construção, ou reaberta ao trânsito **após a realização de obras ou de manutenção**, enquanto não estiver devidamente sinalizada, vertical e horizontalmente, de forma a garantir as condições adequadas de segurança na circulação.

Parágrafo único. Nas vias ou trechos de vias em obras deverá ser afixada sinalização específica e adequada.” (Grifei)

Como se pode notar, a exigência do CTB é de que a via sequer pode ser reaberta ao trânsito após a realização quaisquer obras ou de manutenção, caso não esteja devidamente sinalizada, vertical e horizontalmente.

Nesse aspecto, entendemos que a concessão do prazo máximo de dez dias, previsto no projeto, para que as vias estejam devidamente sinalizadas seria extremamente temerário, na medida em que, nesse período, certamente as condições adequadas de segurança na circulação não estariam garantidas.

Adicionalmente, quanto à definição de padrões técnicos de sinalização das rodovias federais, notamos que essa competência é atribuída legalmente ao Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT –, nos termos dos artigos 81 e 82 da Lei nº 10.233, de 05 de junho de 2001, que assim dispõem:

“Art. 81. A esfera de atuação do DNIT corresponde à infraestrutura do Sistema Federal de Viação, sob a jurisdição do Ministério da Infraestrutura, constituída de:

.....
II – ferrovias e rodovias federais;
.....

Art. 82. São atribuições do DNIT, em sua esfera de atuação:

I – estabelecer padrões, normas e especificações técnicas para os programas de segurança operacional, **sinalização**, manutenção ou conservação, restauração ou reposição de vias, terminais e instalações;

II – estabelecer padrões, normas e especificações técnicas para a elaboração de projetos e execução de obras viárias;

.....” (Grifei)

Destacamos que, no exercício dessa competência, em uma simples consulta ao sítio do DNIT na Internet (www.dnit.gov.br) é possível detectar dezenas de manuais e publicações editados pelo órgão, por meio de seu Instituto de Pesquisas Rodoviárias – IPR –, além de centenas de normas relativas às construções rodoviárias. Lembramos, ainda, que embora não sejam legalmente obrigados, praticamente todos os órgãos rodoviários estaduais adotam, em seus projetos e obras, manuais e normas editados pelo DNIT, notadamente por seu reconhecido padrão e excelência técnica.

Como se pode notar, existe ampla regulamentação, legal e infralegal, referente a regras de sinalização de rodovias federais, mesmo nos casos de sua reabertura ao trânsito após intervenções como recapeamento e outras manutenções.

Eventuais descumprimentos, por parte das autoridades com circunscrição sobre a via, das medidas de segurança previstas no próprio CTB, notadamente no que concerne à adequada sinalização da via, já podem e

devem ser objeto de ação judicial dos responsáveis, inclusive por meio de ações civis públicas.

Entretanto, notamos que a legislação vigente pode e deve ser aprimorada, com a inclusão da obrigatoriedade de sinalização definitiva das vias já nos editais de concessões rodoviárias ou de obras de pavimentação, recapeamento, recuperação ou manutenção, de forma a explicitar a responsabilidade pela realização dessa sinalização.

Diante do exposto, nosso voto é pela **APROVAÇÃO**, quanto ao mérito, do Projeto de Lei nº 1.508, de 2019, na forma do Substitutivo anexo.

Sala da Comissão, em _____ de 2019.

Deputado BOSCO COSTA
Relator

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 1.508, DE 2019

Altera a Lei nº 10.233, de 2001, para dispor sobre a sinalização de rodovias federais após a realização de obras.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, para dispor sobre a exigência em edital da sinalização definitiva de rodovias federais após a realização de obras de pavimentação, restauração, recuperação ou manutenção.

Art. 2º A Lei nº 10.233, de 2001, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 26.

.....
§ 7º No cumprimento do disposto no inciso VI do *caput*, a ANTT deverá incluir, no edital, cláusula referente à obrigatoriedade de sinalização definitiva da via antes de sua abertura ao tráfego, após a realização de obras de pavimentação, restauração, recuperação ou manutenção.” (NR)

“Art. 82.

.....
§ 5º No cumprimento do disposto nos incisos I e II do *caput*, o DNIT deverá prever a inclusão, nos editais de licitações de obras em rodovias federais, de cláusula referente à obrigatoriedade de sinalização definitiva da via antes de sua abertura ao tráfego, após a realização de obras de pavimentação, restauração, recuperação ou manutenção.” (NR)

Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão, em de de 2019.

Deputado BOSCO COSTA
Relator