



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 3.313-A, DE 2004

(Do Sr. Lobbe Neto)

Dispõe sobre a obrigatoriedade de instalação de vibradores sonoros nas rodovias; tendo parecer da Comissão de Viação e Transportes, pela rejeição (relator: DEP. MAURO LOPES).

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE VIAÇÃO E TRANSPORTES; E CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD) - ART. 24, II

APRECIÇÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação Conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

S U M Á R I O

I - Projeto inicial

II – Na Comissão de Viação e Transportes

- parecer do relator
- parecer da Comissão

O Congresso Nacional decreta:

Art.1º Fica obrigada a instalação de vibradores sonoros nas rodovias federais, estruturadas com pedágio, sob jurisdição das concessionárias, quando privatizada a concessão e do Departamento Nacional de Infra-estrutura e Transportes - DNIT, quando for de sua jurisdição.

Art. 2º Os vibradores sonoros serão instalados nas laterais das rodovias.

Art. 3º O Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes - DNIT e Agência Nacional de Transportes Terrestre - ANTT regulamentarão as disposições desta lei.

Art. 2.º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

O projeto parte de uma idéia de sucesso em países da Europa e nos Estados Unidos, que é instalação de vibradores sonoros nas laterais das rodovias estruturadas ou não com pedágio, para acordar motoristas que chegam a cochilar no volante.

O estudo realizado por meio de avaliação do banco de dados do DNIT (ano 2000) possibilitou um conhecimento mais profundo e fidedigno das causas de acidentes nas rodovias federais, especificamente na rodovia BR 116, que apresenta um elevado índice de acidentes num trecho de 270 km. Essa análise detalhada e comparada proporcionará ao **PARE** a otimização e eficácia de suas ações, visando a redução de acidentes e queda no índice de fatalidade nas rodovias federais. O resultado desse estudo também é apresentado em formato de revista (publicação).

Essa publicação é de fácil entendimento e excelente para divulgação e consulta, contendo análises, conclusões e recomendações sobre os acidentes de trânsito ocorridos no sistema rodoviário federal. Dentre os resultados do estudo, constantes tanto do relatório quanto da publicação, podemos destacar, por exemplo:

- A identificação dos três tipos de acidentes de trânsito que levam ao óbito (atropelamento, colisão frontal , saída de pista e abalroamento em sentidos opostos);
- Da totalidade de acidentes 34% envolvem vítimas fatais e feridos devendo-se portanto serem trabalhadas preliminarmente;

- 50% dos acidentes com morte são resultados de atropelamento e saída de pista;
- A cada cinco vítimas fatais uma é pedestre;
- A maior concentração de vítimas fatais e feridas, para homens e mulheres, ocorre na faixa etária de 28 a 37 anos, sendo que cerca de 78% das vítimas fatais e 67% das vítimas feridas são do sexo masculino;
- Cerca de 35% dos veículos envolvidos em acidentes com mortes eram de carga, destes mais da metade tinham mais de 9 anos de utilização;
- Um em cada três veículos envolvidos em acidentes era de carga.

A cada ano dezenas de milhares de pessoas morrem em acidentes automobilísticos em todo o mundo, e outras centenas de milhares ficam feridas.

Nos Estados Unidos, o número de mortos anualmente no trânsito urbano e nas estradas é equivalente ao total de soldados americanos mortos em toda a guerra do Vietnã. Uma estatística do ano de 1993 nesse país mostrava que do total de mortes ocasionadas por todos os tipos de acidentes, 46% eram devidas a acidentes automobilísticos. O número de mortos em acidentes de carro superava em 60% o total das vítimas de homicídio.

No Brasil, morrem anualmente cerca de 25 mil pessoas no trânsito. Em números absolutos, a quantidade de vítimas fatais em acidentes cresce continuamente: na década de 60 houve um total de 51.125 mortos, na década de 70 esse número subiu para 139.689 mortos e na década de 80 registrou-se 229.254 mortos. Entre 1992 e 1995, o número de acidentes nas rodovias federais do país aumentou 50,4% , o número de feridos cresceu 38,2% e o número de mortos registrou um crescimento de 21,4%.

Apesar desse aumento contínuo no número de acidentes e vítimas, as estatísticas demonstram também que, *em termos relativos*, o número de mortes em acidentes têm caído ao longo do tempo. Um levantamento feito pelo Departamento Nacional de Trânsito do Brasil mostra que o número de vítimas fatais para cada grupo de 10 mil veículos apresenta uma inequívoca tendência de queda a cada ano. Além disso, enquanto o número de acidentes cresceu nove vezes entre as décadas de 60 e 80, o número de vítimas fatais aumentou, no mesmo período 4,5 vezes. Até mesmo o número de acidentes apresenta tendência de queda, quando comparado com o aumento da frota de veículos:

Que o aumento do nível de segurança dos carros ao longo do tempo e as várias campanhas de trânsito foram efetivamente capazes de reduzir os acidentes *evitáveis* de trânsito.

O uso do cinto de segurança, aliado a vários outros dispositivos que equipam os carros modernos, como freios que não deixam as rodas travarem, barras para proteção contra choques laterais, bolsas que se inflam automaticamente no momento do impacto protegendo os ocupantes, apoios para a cabeça, luz traseira de advertência, etc., além das campanhas para se dirigir corretamente, tudo isso permitiu que muito mais pessoas sobrevivessem aos acidentes de trânsito e até que o número de acidentes caísse, em termos relativos, ao longo do tempo.

Essa constatação é válida no mundo todo. De acordo com a Administração Nacional de Segurança de Tráfego, órgão do Departamento de Transportes dos Estados Unidos, o uso do cinto de segurança salvou 5.226 vidas no país em 1992, numa média de mais de 14 por dia. Os riscos de ferimentos graves foram reduzidos em 45% a 55% com o cinto de segurança.

Contudo, isso não significa que pessoas que tenham em si o carma de se ferir ou mesmo morrer num acidente, tenham escapado disso através do crescente desenvolvimento tecnológico dos veículos ou de práticas mais conscientes de dirigir. Essas pessoas sofrerão um acidente de qualquer maneira (não necessariamente dirigindo um automóvel), o qual terá a gravidade prevista de acordo com aquilo que ela mesma gerou para si, em virtude de uma ação má anterior, e também de acordo com o seu atual estado anímico.

No entanto, se alguém entra num carro, não coloca o cinto de segurança e acaba batendo num poste, tal pessoa vai com certeza se ferir gravemente e pode até morrer. Ora, como ela deliberadamente deixou de usar um equipamento específico de segurança, cuja finalidade é justamente proteger o usuário em caso de acidentes, ela foi *negligente* com a sua atitude, e portanto é *culpada* das conseqüências do acidente que sofreu. Da mesma forma, ninguém pode avançar confiantemente um sinal vermelho ou dirigir a 160 km/h numa estrada apenas porque está convencido de não ter o carma para sofrer um acidente de carro. Com essa atitude inconseqüente tal pessoa já se torna culpada, de antemão, por qualquer coisa que lhe aconteça.

Os dispositivos de segurança e as técnicas de direção defensiva podem, portanto, reduzir todos os acidentes que não precisariam mesmo acontecer, mas jamais impedirão a efetivação automática de um carma. É dessa forma que devemos ver a redução em termos relativos do número de vítimas nas estradas.

Em termos absolutos, porém, o número de acidentes e de mortes permanece muito alto. Isso significa que mais e mais pessoas acabam

encontrando na forma de acidentes automobilísticos o retorno de suas ações de outrora. Uma pesquisa realizada nos Estados Unidos sobre acidentes de carro procurou estabelecer quantos eram devidos à maneira imprópria de dirigir e quantos aconteciam sem que o condutor tivesse cometido nenhuma infração de trânsito. O resultado está na tabela abaixo:

Infrações de Trânsito	Acidentes com Vítimas Fatais			Acidentes com Vítimas Não Fatais		
	Área Urbana	Área Rural	Total	Área Urbana	Área Rural	Total
COM	54,7%	59,4%	57,7%	74,3%	69,6%	72,7%
SEM	45,3%	40,6%	42,3%	25,7%	30,4%	27,3%

Comparando-se, por exemplo, os acidentes ocorridos em área urbana, verifica-se que 25,7% dos acidentes com vítimas não fatais aconteceram sem que o motorista tivesse cometido uma infração de trânsito. Já nos casos com vítimas fatais, esse percentual sobe para 45,3%. Ou seja, muitas pessoas têm, necessariamente de sofrer um acidente ou mesmo uma morte violenta e não escapam disso, mesmo tomando todas as precauções terrenas para evitar um acidente.

Ninguém poderia, por exemplo, considerar como tendo sido mera obra do acaso, ou simples fatalidade, a fortíssima "tempestade de poeira" que atingiu uma região da Califórnia em novembro de 1991, e que foi apontada como a causa de um engavetamento de 104 veículos, em que morreram 17 pessoas. Ou então a repentina neblina que se formou numa estrada da Bélgica em fevereiro de 1996, responsável por uma colisão de cerca de cem veículos e 14 mortes. Nas palavras de um motorista, *"a estrada estava limpa, e de repente desceu um denso nevoeiro, como um muro..."*

Como exemplo contrário, de acidente ocasionado por negligência e imprudência, podemos mencionar principalmente "a 2ª parte" de um engavetamento gigantesco ocorrido na Itália, em fevereiro de 1996. Inicialmente cerca de 200 carros se envolveram numa batida na estrada que liga Verona a Vicenza. Os veículos que vinham em sentido contrário começaram a diminuir a velocidade para ver o acidente, e acabaram com isso causando um novo choque coletivo. Cem carros ficaram engavetados nesse sentido.

Como em tudo o mais, o grande número de acidentes e mortes nas estradas, em termos absolutos, decorre da intensificação das ações de retorno, decorrência da pressão cada vez maior do Juízo Final.

As outras estatísticas disponíveis referentes aos acidentes de trânsito não são menos significativas:

De acordo com um relatório do Banco Mundial, cerca de 500 mil pessoas morreram no mundo em 1994 vítimas de acidentes nos meios de transportes e outras 15 milhões ficaram feridas.

- Os acidentes de trânsito no Brasil são o segundo problema de saúde pública do país, só perdendo para a desnutrição.
- Brasil gasta 5 bilhões de dólares por ano com acidentes de trânsito, o que corresponde a 70% dos recursos do Sistema da Previdência referentes aos acidentes de trabalho.
- Instituto de Ortopedia e Traumatologia do Hospital das Clínicas em São Paulo contabiliza que, em média, 60% dos feridos no trânsito ficam com lesões permanentes.
- No Brasil, 62% dos leitos de traumatologia dos hospitais são ocupados por acidentados no trânsito.
- Estima-se que 4% das causas diretas dos acidentes estão relacionadas com as condições do veículo, 6% com as condições da via e 90% com o fator humano [grifo meu].
- Na cidade de São Paulo ocorre um acidente a cada 3,2 minutos. A cada 7 horas morre um pedestre atropelado. De janeiro a julho de 1995 houve 119.253 acidentes na capital, quase o mesmo número registrado em todo o ano anterior.
- custo total de um morto no trânsito em São Paulo chega a 80 mil dólares. Nas cidades americanas, esse valor atinge 290 mil dólares.
- Em quatro anos (1991 a 1994) o número de acidentes nas rodovias federais brasileiras aumentou 21,6% ; no mesmo período o número de vítimas fatais aumentou 25,6% e o de feridos 27%.

As pessoas que sofrem acidentes dentro de coletivos têm carmas semelhantes, por isso a tragédia as atinge de forma igual. Nos últimos anos houve graves acidentes envolvendo ônibus em várias partes do mundo, como Inglaterra, Paquistão, Índia, Brasil, México, Peru e Espanha. Na Índia, não são raros os acidentes com ônibus que despencam de desfiladeiros: só em 1997 foram três acidentes deste tipo e em abril de 1998 havia ocorrido mais um.

Ocorreram também vários acidentes com ônibus que causaram a morte de pessoas de mesma nacionalidade, ou que pertenciam todas a uma mesma entidade. Alguns exemplos: no Brasil, em outubro de 1995, morreram 21 adeptos da doutrina Racionalismo Cristão³, que se dirigiam de São Paulo ao Rio de Janeiro para prestigiar o lançamento de um livro intitulado "Perspectivas da Inteligência Universal". Na Espanha, em fevereiro de 1996, um carro se chocou contra um ônibus que transportava 58 passageiros de um grupo de Testemunhas de Jeová; o acidente causou a morte de 29 pessoas e ferimentos em 18, tendo sido considerado "um dos mais graves dos últimos tempos no país." Em outubro de 1997, um ônibus que transportava marroquinos na França caiu de uma ponte em Marselha e matou 13 ocupantes. Na mesma época, 30 integrantes de um partido político da África do Sul morreram carbonizados quando o ônibus em que viajavam se chocou contra um caminhão-tanque. Em abril de 1998, na África do Sul, um engavetamento envolvendo cinco veículos matou 31 pessoas, 23 das quais eram estudantes que viajavam num ônibus escolar.

As características de um grande acidente ocorrido no Brasil em dezembro de 1995 foram tais, que cada um pode perceber que tragédias desse tipo jamais podem acontecer por acaso: o acidente teve início quando um caminhão bateu na lateral de uma carreta que estava parada no acostamento da estrada. Ao voltar à pista, desgovernado, o caminhão foi atingido por trás por um caminhão-tanque carregado de gasolina. Ambos os veículos atravessaram o canteiro central da rodovia e bateram de frente com um ônibus que vinha em sentido contrário. Com o choque, o caminhão-tanque explodiu e todos os veículos pegaram fogo. Vinte pessoas morreram carbonizadas.

Em maio de 1997, numa via expressa da cidade de São Paulo, uma defesa metálica para proteção contra batidas soltou-se dos parafusos ao ser atingida por um veículo e matou o motorista. Em julho, um caminhão-tanque transportando 5 mil litros de gasolina e 10 mil litros de óleo diesel passou ao lado de uma carreta carregada com 14 toneladas de nitrato de amônia, que estava parada porque um dos pneus se incendiara. Ambos os veículos explodiram e abriram uma cratera de 15 metros de diâmetro por 4 metros de profundidade, matando 17 pessoas que se achavam nas proximidades.

Mais um exemplo de conformação de circunstâncias para o desencadeamento de um acidente: no Paquistão, em janeiro de 1998, 60 pessoas morreram quando o ônibus em que viajavam bateu num caminhão carregado com 40 mil litros de combustível, que já estava em chamas depois de haver colidido com um outro caminhão de grande porte.

Só existe uma maneira de graves efeitos retroativos serem atenuados e não atingirem tão dolorosamente o ser humano, seja através de doenças, aflições de alma ou acidentes de todos os tipos. E essa maneira consiste

na mudança de sua sintonização interior, passando a viver de modo certo, conforme é da Vontade do Criador. Outra possibilidade não há.

Notas de Texto

Dados extraídos do programa PARE - Programa de Redução de Acidentes nas Estradas do Ministério dos Transportes do Brasil.

Números absolutos, não levando em conta o aumento da frota.

Com a concessão de rodovias para a iniciativa privada, o usuário passou a conviver com serviços de primeiro mundo, que muitas vezes não aparecem nas estradas mas estão presentes. É o caso do monitoramento do tráfego, onde, no Centro de Controle Operacional (CCO), algumas concessionárias, graças a câmaras instaladas em pontos críticos, conseguem acompanhar o tráfego na rodovia, verificar se houve acidente, checar o volume de veículos no trecho e desviar o fluxo para outra estrada.

Finalmente, após a apresentação dos dados, infelizmente as rodovias brasileiras com algumas exceções de privatizações, não existem nenhuma forma de segurança para os usuários, Os vibradores sonoros instalados nas laterais das estradas viriam para amenizar essa explosão de acidentes nas rodovias.

Estou convencido de que as razões que inspiram este proposição hão de garantir o necessário apoio dos ilustres Pares para sua aprovação.

Sala das Sessões, 06 de abril de 2.004.

Deputado Lobbe Neto
Vice-Líder do PSDB

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

I - RELATÓRIO

Chega para análise desta Comissão o Projeto de Lei nº 3.313, de 2004, proposto pelo Deputado Lobbe Neto. A intenção da iniciativa é obrigar a

instalação de vibradores sonoros nas rodovias federais, sejam elas conservadas diretamente pelo governo federal ou pela iniciativa privada, mediante concessão.

Não foram apresentadas emendas à proposição. É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

Muito embora o autor do projeto demonstre um justificável interesse no aumento das condições de segurança das vias rurais, julgamos que a medida proposta não se presta a um enquadramento legal, por ser matéria típica de normas técnicas rodoviárias, produzidas com base nos conhecimentos da engenharia de segurança de trânsito.

São os órgãos rodoviários - federal, estadual e municipal - que devem se ocupar da análise das intervenções viárias que possam diminuir o risco de acidentes, considerando variáveis como o índice de ocorrências no local, o fluxo de veículos, a topografia do terreno, as disponibilidades orçamentárias e o desenho da pista, entre outras.

Sendo assim, em que pese toda a boa vontade do nobre autor, somos levados a votar pela rejeição do Projeto de Lei nº 3.313, de 2004.

Sala da Comissão, em 1º de setembro de 2005.

• Deputado MAURO LOPES
Relator

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Viação e Transportes, em reunião ordinária realizada hoje, rejeitou o Projeto de Lei nº 3.313/04, nos termos do parecer do relator, Deputado Mauro Lopes.

Estiveram presentes os Senhores Deputados:

Mário Assad Júnior - Presidente, Homero Barreto e Nelson Bornier - Vice-Presidentes, Affonso Camargo, Ary Kara, Beto Albuquerque, Carlos Santana, Chico da Princesa, Devanir Ribeiro, Edinho Bez, Eliseu Resende, Francisco Appio, Giacobbo, Jair de Oliveira, Lael Varella, Leodegar Tiscoski, Marcelo Castro, Mário

Negromonte, Mauro Lopes, Milton Monti, Philemon Rodrigues, Telma de Souza, Wellington Roberto, Marcello Siqueira, Silvio Torres e Vitorassi.

Sala da Comissão, em 26 de outubro de 2005.

Deputado MÁRIO ASSAD JÚNIOR
Presidente

FIM DO DOCUMENTO
