



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 5.869, DE 2025

(Da Sra. Ana Pimentel)

Altera a Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, que dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos, para incluir a obrigatoriedade de previsão, nos editais e contratos de concessão de rodovias federais, da implantação de áreas de escape (rampas de contenção) em trechos classificados como de alto risco.

DESPACHO:

APENSE-SE À(AO) PL-2773/2022.

APRECIÇÃO:

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

PUBLICAÇÃO INICIAL

Art. 137, caput - RICD

PROJETO DE LEI Nº , DE 2025

(Da Sra. ANA PIMENTEL)

Altera a Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, que dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos, para incluir a obrigatoriedade de previsão, nos editais e contratos de concessão de rodovias federais, da implantação de áreas de escape (rampas de contenção) em trechos classificados como de alto risco.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, que dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos, para incluir a obrigatoriedade de previsão, nos editais e contratos de concessão de rodovias federais, da implantação de áreas de escape (rampas de contenção) em trechos classificados como de alto risco.

Art. 2º O art. 18 da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, passa a vigorar com o seguinte parágrafo único:

"Art. 18.....

.....

Parágrafo único. Os editais e os contratos de concessão ou de permissão de rodovias federais deverão prever a obrigatoriedade de implantação, operação e manutenção de áreas de escape (rampas de contenção) em todos os trechos classificados como de alto risco, conforme critérios técnicos e estudo do histórico de acidentes definidos pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), especialmente em descidas acentuadas e longas.



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

JUSTIFICAÇÃO

A presente proposta legislativa visa alterar a Lei de Concessões e Permissões de Serviços Públicos, Lei nº 8.987/95, para inserir a obrigatoriedade da construção de áreas de escape em trechos de alto risco nas rodovias federais concedidas. Esta medida se baseia na premissa fundamental de que o serviço adequado, conforme previsto no art. 6º da Lei, deve contemplar o mais alto grau de segurança para os usuários.

Os acidentes em rodovias federais representam um grave problema de saúde pública e um alto custo socioeconômico para o país. Dados da Polícia Rodoviária Federal (PRF) e estudos, como os da Confederação Nacional do Transporte (CNT), apontam que milhares de pessoas são vitimadas anualmente nas rodovias federais. Em 2024 (dados do anuário PRF), por exemplo, foram registrados mais de 73 mil sinistros, com mais de 6.160 mortes e 84.526 feridos¹.

Rodovias como a BR-116 e a BR-101 estão entre as que mais concentram acidentes e mortes no país. Em trechos de descidas íngremes e curvas acentuadas, como nas serras, são frequentes os acidentes graves com veículos pesados que perdem o controle da direção ou sofrem falhas nos freios.²

O custo estimado dos acidentes em rodovias federais, segundo a CNT, atinge a casa dos bilhões de reais anualmente³, englobando despesas com saúde, previdência, perdas de produção e danos materiais. Nessa linha, a prevenção, por meio de obras de segurança como as áreas de escape, representa um investimento com retorno social e econômico indiscutível.

Essas áreas de escape (rampas de contenção ou "caixas de brita") são dispositivos de segurança passiva de comprovada eficácia,

¹ https://www.gov.br/prf/pt-br/acao-a-informacao/dados-abertos/diest-arquivos/anuario-2024_final.html

² <https://www.gazetadopovo.com.br/brasil/avaliacao-cnt-br-101-lider-acidentes-brasil/>

³ <https://www.cnt.org.br/agencia-cnt/acidentes-e-mortes-nas-rodovias-federais-custaram-ao-pais-quase-13-bilhoes-em-2022>



projetados para desacelerar e parar veículos pesados em emergências. Concessionárias pioneiras relatam que milhares de vidas já foram salvas por esses dispositivos, como é o caso da BR-376 (Serra do Mar). Trata-se de uma solução de engenharia rodoviária funcional que mitiga riscos de acidentes catastróficos, muitas vezes com múltiplas vítimas e longas interdições viárias.

A alteração proposta se harmoniza tecnicamente com o conceito e condições do "serviço adequado", e garante a análise técnica, atribuindo à ANTT a responsabilidade de definir os critérios e identificar os trechos de alto risco com base no histórico de acidentes, focando a aplicação nas áreas de maior necessidade.

Assim, é imperativo que a legislação federal incorpore explicitamente esta medida, transformando o que hoje é uma recomendação em uma obrigação contratual para as concessionárias. A inércia regulatória tem custado vidas, e a garantia de que o interesse público pela segurança viária prevaleça é essencial. A vida humana e a integridade física dos usuários das rodovias federais não podem ser um fator secundário na gestão dos contratos de concessão.

À luz do exposto, contamos com o apoio dos nobres para a aprovação deste projeto de lei.

Sala das Sessões, em de de 2025.

Deputada ANA PIMENTEL

2025-17492





CÂMARA DOS DEPUTADOS

CENTRO DE DOCUMENTAÇÃO E INFORMAÇÃO – CEDI
Coordenação de Organização da Informação Legislativa – CELEG

LEI Nº 8.987, DE 13 DE FEVEREIRO DE 1995	https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:199502-13:8987
---	---

FIM DO DOCUMENTO
