



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DA CÂMARA

Nº 34, DE 2001

(Nº 3.388/97, na Casa de origem)

Dispõe sobre a construção de muro de proteção contínuo nas pontes, viadutos e curvas perigosas em rodovias federais.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º É obrigatória a construção de muro de proteção contínuo de concreto armado em pontes, viadutos e curvas perigosas nas rodovias federais em todo o território nacional.

Art. 2º As proteções não contínuas existentes deverão ser substituídas pelo muro a que se refere o art. 1º dentro de, no máximo, cinco anos.

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

PROJETO DE LEI ORIGINAL Nº 3.388, DE 1997

Dispõe sobre a construção de muro de proteção contínuo nas pontes, viadutos e curvas perigosas em rodovias federais.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º. É obrigatória a construção de muro de proteção contínuo nas pontes, viadutos e curvas perigosas nas rodovias federais em todo o território nacional.

Art. 2º. As proteções não contínuas existentes deverão ser substituídas pelo muro previsto, dentro de, no máximo, cinco anos.

Art. 3º. O Poder Executivo regulamentará esta lei no prazo de 60 (sessenta) dias, a contar da data de sua publicação.

Art. 4º. Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 5º. Revogam-se as disposições em contrário.

JUSTIFICAÇÃO

O número de acidentes de trânsito no Brasil é muito elevado, situando-se entre as três principais causas de óbitos, logo após as mortes por doenças cardiovasculares e câncer.

Dados do Departamento Nacional de Trânsito - DENATRAN, de 1996, demonstram a ocorrência de 263.743 acidentes de trânsito com 350.198 vítimas, das quais 26.903 foram vítimas fatais.

Segurança nas estradas é um aspecto objetivo a ser considerado entre as causas dos acidentes. Inúmeros elementos ilustram o aspecto citado, dentre os quais os dispositivos constantes no projeto de lei em apresentação.

Constando de instrução normativa do DNER, desde a década de oitenta, a construção de barreiras de contenção contra choques de veículos é praticada usualmente nas obras novas de pontes e viadutos e, também, nas antigas, na medida da existência de verbas dentro do anual quadro de carência de recursos.

A economicidade explica a prática da construção de defesa metálica nas curvas perigosas, implantadas nos locais de risco de acidentes.

Porém, nas rodovias constantes do Programa de Concessões de Rodovias Federais - PROCOFE, disponíveis à iniciativa privada para exploração comercial, exige-se a construção de barreira de concreto nas curvas perigosas, como medida de preservação da segurança nas estradas.

A barreira contínua de contenção do choque do veículo impede o tombamento do mesmo, ajudando a preservar vidas.

Atualmente, na ocorrência de choques em *guard rail* de estradas ou guarda-corpos de pontes, os veículos rompem estas proteções, caindo, com frequência,

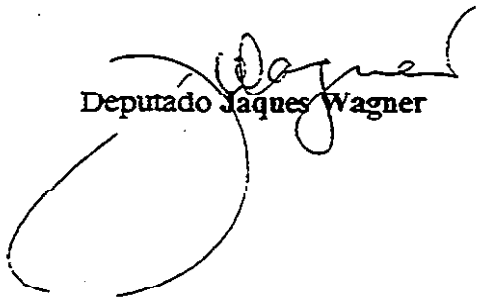
em abismos, ribanceiras e no corpo dos rios, provocando a morte dos passageiros por poli-traumatismo ou afogamento.

A exemplo do uso obrigatório do cinto de segurança em várias cidades, onde comprovadamente, diminuiu o número de acidentes de trânsito com vítimas fatais, a implementação de dispositivos de fácil aplicação e baixos custos é vantajosa e compensadora.

Afinal, é inquestionável o elevado custo social dos acidentes de trânsito imputado ao erário público e à sociedade, no custeio de tratamentos de recuperação, licenças, seguros, aposentadorias por invalidez permanente, entre outros, para as vítimas não fatais e de pensão e prêmio de seguros para as vítimas fatais.

Desse modo, pela importância da questão na garantia da segurança nas rodovias federais e na preservação da vida e, também, pela viabilidade do custo de implantação assimilável pela União, contamos com o apoio dos nobres colegas para a aprovação do presente projeto de lei.

Sala das Sessões, em 15 de julho de 1997


Deputado Jaques Wagner

(À Comissão de Serviços de Infra-Estrutura)

Publicado no Diário do Senado Federal, de 24-4-2001