



ASSEMBLEIA LEGISLATIVA
do Estado de São Paulo

PODER LEGISLATIVO

Projeto de Lei n° 677/2024

Processo Número: **22822/2024** | Data do Protocolo: 16/09/2024 18:11:54



Autenticar documento em <http://sempapel.al.sp.gov.br/autenticidade>
com o identificador 3100360037003300390039003A004300, Documento assinado digitalmente
conforme art. 4º, II da Lei 14.063/2020.



Projeto de Lei

Dispõe sobre a proibição de obras, reformas ou manutenções nas rodovias do Estado de São Paulo em horários comerciais, bem como bloqueios em sistema “siga e pare”.

A ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE SÃO PAULO DECRETA:

Artigo 1º Fica proibido a realização de obras, reformas ou manutenções, realizadas pelo DER ou concessionárias, das rodovias do Estado de São Paulo, em lapso temporal compreendido, como termo inicial, 01 (uma) hora antes do horário comercial, e, como termo final, 01 (uma) hora após o seu encerramento, correspondendo o referido horário o lapso que medeia entre as 09:00 até às 18:00 horas, bem como da realização de bloqueios em sistema “siga e pare”.

Parágrafo único : Deverá o DER ou Concessionária providenciar a sinalização de acordo com a disponibilidade da pista ou acostamentos para que seja possível o tráfego nos dois sentidos ininterruptamente.

Artigo 2º O descumprimento das disposições desta lei sujeitará a empresa infratora ao pagamento de multa correspondente à 100 UFESPS (Unidade Fiscal do Estado de São Paulo), senod aplicada a dobra em caso de reincidência.

Artigo 3º Esta Lei entrará em vigor 90 (noventa) dias após a data de publicação

JUSTIFICATIVA

As Rodovias Paulistas constituíram-se nos últimos anos grande fator de problemas, não só contratuais, como também a qualidade do serviço prestado ao consumidor.

Obras mal gerenciadas, mal sinalizadas, com controle equivocado do tráfego acabam gerando problemas maiores como o aumento exponencial do tempo de viagem, e, o maio de todos, a perda de vidas humanas (<https://g1.globo.com/sp/itapetininga-regiao/noticia/2023/07/15/colisao-entre-tres-veiculos-mobiliza-agentes-em-rodovia-de-itapeva.ghtml>; <https://g1.globo.com/sp/itapetininga-regiao/noticia/2022/12/15/motorista-atinge-dois-veiculos-em-rodovia-de-itaporanga.ghtml>.)

O gerenciamento antiquado do controle do tráfego com a interrupção do fluxo de veículos no sistema “pare e siga” (que é a colocação das populares barreiras , parando um lado da pista, liberando um sentido de cada vez), alternadamente, ou de outras intervenções que restrinjam de forma significativa o fluxo de veículos é gerador de acidentes que muitas vezes são fatais.





Todos conhecemos um episódio de alguém que estava parado em uma barreira (pare e siga) quase foi abalroado na traseira por outro veículo que não conseguiu parar , principalmente caminhões.

Ora, se o procedimento de retenção do tráfego causa acidentes, ele é inapropriado para ser utilizado, devendo a Concessionária priorizar a fluidez do tráfego, já existindo há muito tempo manuais de controle de tráfego durante as obras, sem a necessidade de paralização do tráfego dos consumidores.

Nos Contratos de Concessão de Rodovias do Estado de São Paulo, constam cláusula com a obrigação da Concessionária em manter a prestação do serviço adequado, dentre outros, especialmente a fluidez do tráfego (Cláusula XVI, item "f" do Contrato disponibilizado em <http://www.der.sp.gov.br/WebSite/Documentos/ManuaisSinalizacao.aspx>)

Observe-se que em todos os contratos de concessão, constam a mesma Cláusula com o mesmo dever, conforme se verifica no site do DER, no link <http://www.der.sp.gov.br/modules/conteudo/conteudo.php?conteudo=54>

No entanto, assim como muitos outros direitos, esse também vem sendo costumeiramente desrespeitado.

O critério técnico utilizado para a interrupção do fluxo de veículos, estão expressos em manuais do DNIT e DERs do Brasil, para a utilização de acostamentos e desvios para a continuidade do uso da rodovia. Vários acidentes fatais de grande dimensão acontecem em virtude da existência de bloqueios do sistema siga e pare. Podemos citar vários problemas, como o último veículo ficar "escondido" atrás de uma curva e o veículo seguinte não conseguir parar.

Sob o argumento de evitar acidentes e pela diminuição de custos, o sistema "pare e siga" ou outras intervenções que restrinjam de forma significativa o fluxo de veículos, acaba ceifando vidas humanas, que não tem preço, independentemente do custo da implantação da sinalização correta e do desvio.

Desvios, aliás, já previstos em vários manuais de procedimentos e sinalização de obras, do DNIT, (em anexo), dos DERs e, das próprias Concessionárias.

Tais práticas, de "pare e siga", ou outras intervenções que restrinjam de forma significativa o fluxo de veículos, provavelmente em virtude da facilidade de implantação e baixíssimo custo é amplamente usada, sem, aparentemente, qualquer critério técnico, utilizado até para podas de árvores.

Nos Contratos de Concessão, há também cláusula especificando que deve ser adotado esquema de circulação alternativo quando da realização de obra que obrigue a interrupção de faixa, devendo o esquema (projeto) ser aprovado pelo DER com antecedência mínima de 15 (dias).

Se as obras não são emergenciais, não é necessário o bloqueio da pista no sistema pare e siga, devendo a concessionária apresentar o esquema de CIRCULAÇÃO alternativa. (Cláusula XXIV, alínea 2, ítem "g")





do contrato disponibilizado em <http://www.der.sp.gov.br/arquivos/File/contratoLote01.pdf>).

Veja-se que o contrato fala em esquema de CIRCULAÇÃO alternativo, não bloqueio alternativo.

O princípio do "pacta sunt servanda" que também é chamado de princípio da obrigatoriedade, determina que o contrato FAZ LEI ENTRE AS PARTES, portanto, deve ser observado e, mais, deve ser fiscalizado, tanto pelo Órgão específico responsável, no caso o DER, quanto por esta Casa de Leis.

Os contratos não estão sendo observados; portanto se torna imprescindível a aprovação de Lei resguardando os direitos do Consumidor, bem como, o bem maior, o direito à vida, zelando e regulando os limites mínimos de segurança nas obras do Estado.

Por fim, dada à relevância do tema desta proposição, esperamos contar com o indispensável apoio dos nossos ilustres pares para a sua aprovação.

Ana Perugini - PT



PROTOCOLO DE ASSINATURA(S)

O documento acima foi assinado eletronicamente e pode ser acessado no endereço <http://sempapel.al.sp.gov.br/autenticidade> utilizando o identificador 3100350039003000320033003A005000

Assinado eletronicamente por **Ana Perugini** em 16/09/2024 18:10

Checksum: **AD425012901561563B14D346BE98CE16A848F249DA12C06148F649637C4502AD**



Autenticar documento em <http://sempapel.al.sp.gov.br/autenticidade>
com o identificador 3100350039003000320033003A005000, Documento assinado digitalmente
conforme art. 4º, II da Lei 14.063/2020.