

FLS. N.º 01  
RGL. 5840  
PROTOCOLO  
LEGISLATIVO

GABINETE DO DEPUTADO JOSE REZENDE

PROJETO DE LEI N.º 546 DE 2000

Publique-se Inclua-se em  
pauta por CINCO sessões  
16, outubro, 2000  
Vanderlei Macis - Presidente

ENTREGUE MDSA EM:  
11/001 1150 88 75765

SERVIÇO DE REGISTRO E  
PROTOCOLO LEGISLATIVO  
R.G.L. 5840 de 16/10/00  
Autuado com 08 folhas  
Ass.

*Dispõe sobre medidas de  
segurança aos motoristas nas  
rodovias estaduais paulistas.*

A Assembléia Legislativa do Estado de São Paulo decreta:

**Art.1.º.** Todas as rodovias do Estado de São Paulo, sob responsabilidade do Executivo e de concessionárias, devem ter sensores instalados ao longo e de ambos os lados da pista de rolamento.

**Parágrafo único.** Os sensores devem ser instalados longitudinalmente à rodovia, haja ou não acostamento e nas divisas de mãos de direção nas auto-estradas.

**Art.2.º.** As rodovias paulistas, com extensão superior a 100 km, deverão dispor de áreas de descanso para os motoristas a cada 80 km, providas com serviços de segurança 24 horas e telefones de emergência.

**Art.3.º.** No caso de rodovias controladas por concessionárias, os contratos deverão ser aditados para inclusão do quanto previsto nos artigos 1.º e 2.º desta lei.

**Parágrafo único.** Os novos contratos, a serem firmados entre o Executivo e as empresas concessionárias, deverão prever a instalação de sensores e a reserva de áreas de descanso ao longo das rodovias, na forma referida nos artigos 1.º e 2.º.

**Art.4.º.** As rodovias, sob a administração da DERSA e do DER, deverão implantar os sensores e as áreas de descanso obedecendo, cronologicamente, de acordo com o maior volume de tráfego de veículos de passeio e de transporte de passageiros e de cargas.

**Art.5.º.** A Secretaria dos Transportes, em conjunto com as concessionárias de rodovias estaduais, deverá realizar campanhas educativas nas estradas paulistas alertando os motoristas quanto aos riscos de acidentes ocasionados por sonolência, fadiga e por dormir ao volante.

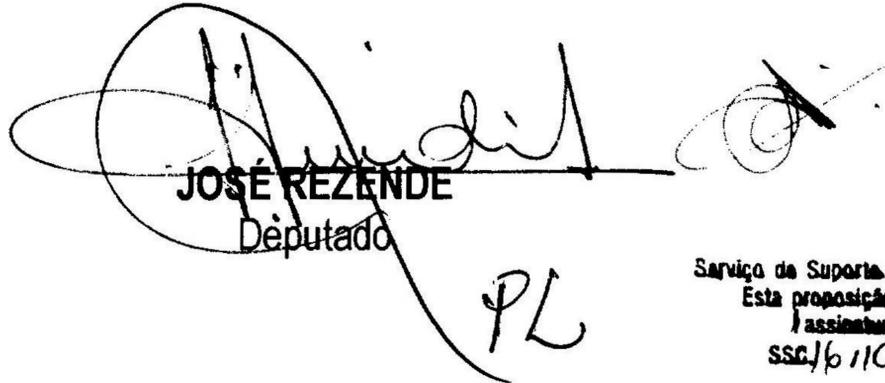
**Parágrafo único.** As campanhas de divulgação deverão valer-se de todos os meios de comunicação, especialmente de out-doors às margens das rodovias e pela distribuição de panfletos nas praças de pedágio.

**Art.6.º.** As despesas decorrentes da aplicação desta lei correrão à conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

**GABINETE DO DEPUTADO JOSÉ REZENDE**

**Art.7.º.** Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação.

Sala das Sessões, em

  
JOSÉ REZENDE  
Deputado  
PL

Serviço de Suporte e Conferência  
Esta proposição contém  
assinaturas  
SSC/16/110/00  
.....  
Conferência

**JUSTIFICATIVA:**

Pergunte a qualquer um: Qual a principal causa de acidentes de Trânsito? A resposta vem imediata: ele estava correndo muito. Mas não é tão simples assim. A velocidade é uma causa considerável, mas não a única, há outros agentes envolvidos. Várias ações têm sido implementadas para limitar a velocidade, muitas com sucesso, pois conseguiram diminuir o número de acidentes e feridos, porém as providências não devem parar por aí.

A estimativa cada vez mais crescente de acidentes automobilísticos motivados por motoristas que dormem ao volante nas estradas é preocupante e enseja providências por parte dos poderes constituídos.

Todo motorista tem um pouco de aventureiro e isso significa arriscar, ir além dos limites, inclusive tentando ludibriar o sono. Sabemos que não adianta apenas educá-los, sensibilizá-los, conscientizá-los e informá-los, é preciso encontrar o meio correto para impedir que continuem trafegando por horas a fio sonolentos.

Considerando que grande parte desses acidentes ocorre no período noturno em trechos com sinalização precária, necessária se faz a implantação de dispositivos que alertem o condutor quando seu veículo sair fora do leito carroçável, prevenindo acidentes.

Nos Estados Unidos as auto estradas possuem sensores longitudinais, semelhantes aos transversais, que alertam os motoristas quando o veículo sai da pista de rolamento, sendo mais um dispositivo de segurança instalado em favor do usuário, vez que as estatísticas comprovam a eficiência deste dispositivo na redução de acidentes após a sua instalação.

Quanto mais segurança no trânsito menos recursos o Estado desembolsa com o socorro aos acidentes nas estradas.

Especialistas querem aumentar a consciência social de um problema de segurança pública emergente, mas para a maioria dos motoristas, as descobertas de dois novos estudos não virá como surpresa. Uma nova análise dos dados de acidentes, estima que a proporção de acidentes que resultam de motoristas com sonolência, fadiga e que dormem ao volante é de 33% a 78% maior que o relatado, contabilizando mais de 3% de batidas fatais nos Estados Unidos a cada ano. Essas estimativas revisadas com base em critérios mais sensíveis para definir motoristas sonolentos são coerentes com as descobertas de outros estudos recentes.

Ficar alerta é um problema comum para motoristas revela uma pesquisa com uma amostra aleatória de motoristas licenciados no Estado de Nova Iorque e descobriram que 55% dos pesquisados relataram que haviam dirigido enquanto estavam com sono. Cerca de 25% admitiram já terem dormido ao volante, e 5% bateram após sentirem-se sonolentos ou dormirem. Não é de se espantar que fatores associados com dirigir sonolento foram longas viagens e falta de sono. Menos de 5% dos motoristas relataram que haviam dirigido sonolentos devido a problemas de saúde, como resultado de ingestão de medicamentos ou porque haviam bebido álcool. A maioria relatou que parou para descansar quando ficou sonolenta, mas a probabilidade de os motoristas pararem numa área de descanso da estrada era menor, principalmente se fossem mulheres dirigindo sozinhas à noite.

Foi um grupo de médicos que primeiro chamou a atenção para o cansaço do motorista, e então o público acordou. O ato de dirigir sonolento tem a ver, na maioria das vezes, com o estilo de vida da pessoa e seus hábitos de trabalho, afirma ela, observando que - novamente, não há surpresas - estudantes de medicina, candidatos a doutorado e médicos residentes são os grupos que, provavelmente, correm o maior risco.

"Parece chato, mas a verdade é que você não deve começar uma viagem se estiver cansado, você deve ter uma boa noite de sono, deve programar sua viagem a fim de que possa parar, e, se ficar com sono, deve parar e tirar uma soneca. "O último conselho é, se você estiver com tanto sono a ponto de ter problemas na estrada, você não deve dirigir." Com toda a preocupação com nutrição e exercício, deveria haver mais ênfase no sono como um hábito saudável.

Sonolência é uma causa comum de acidentes de trânsito. Tais acidentes devidos à sonolência não se distribuem ao acaso nas 24 horas do dia. Eles tendem a se concentrar em um pico nas primeiras horas da madrugada e outro no meio da tarde, seguindo a tendência que temos de adormecer, controlada pelos nossos relógios internos, os relógios biológicos.

Dos acidentes levando à morte do motorista de caminhão, 57% são atribuídos a "fadiga". Este termo amplo certamente inclui o que identificamos hoje como sonolência. Ao avaliar acidentes em que o motorista de automóvel perdeu a consciência enquanto dirigia, 27% foram por adormecer; estes foram responsáveis por 83% das mortes. A alta incidência, desproporcional, de fatalidades nos acidentes em que o motorista cochila é atribuída à tendência dos motoristas sonolentos a não frear nem evitar colisão.

Pode certamente ser levantada a suspeita diagnóstica pelos especialistas em Medicina de Tráfego quando há acidentes por sonolência, ou ao ouvir o relato do paciente que cochila ao dirigir e em situações monótonas. Testes de simulação de dirigir evidenciam o tempo de reação prolongado e a dificuldade em manter concentração dos pacientes com SASO.

Hipóxia durante o sono, fluxo sanguíneo cerebral comprometido durante a vigília, alteração dos sono, ou aumento da sonolência são fatores que interagindo levam a tais déficits cognitivos, com conseqüente comprometimento da capacidade de realizar tarefas que exijam alerta. O acometimento está diretamente relacionado à severidade da SASO e ao maior índice de acidentes ao dirigir.

Após tratamento da SASO, com CPAP ou cirúrgico, há melhora dos índices de apnéia, da hipertensão arterial sistêmica e do desempenho diurno ao dirigir, por redução da sonolência. Trata-se portanto de um quadro de sonolência excessiva diurna cuja etiologia, uma vez adequadamente diagnosticada e tratada, mostra benefícios para o paciente e redução dos acidentes de trânsito.

**GABINETE DO DEPUTADO JOSÉ REZENDE**

Não podemos deixar de lado que um problema bastante relevante, em face do grande número de veículos automotores e dos acidentes que deles defluem, é o da responsabilidade civil por acidentes automobilísticos.

As principais causas determinantes dos acidentes de trânsito são: desobediência às normas do Código de Trânsito; excesso de velocidade, **sono ao volante**; embriaguez; falta de ajuste psicofísico para dirigir o veículo; nervosismo habitual ou esporádico; uso de drogas; conversa com o acompanhante ou passageiro; estados de depressão e de angústia; desvio de atenção para contemplar pessoas que passam ao lado do veículo ou paisagens; manejo, concomitante, do volante e de aparelho de som de que é provido o carro, ato de acender cigarro quando o veículo se encontra em movimento; imperícia do condutor; ultrapassagem imprudente nas curvas; falha mecânica ou más condições do veículo e de visibilidade; culpa de pedestre que, p. ex., atravessa a rua desatento à sinalização luminosa ou fora das faixas assinaladas, que desce de veículo sem a devida cautela e do lado da circulação etc.

Segundo a Associação Brasileira de Medicina de Tráfego o sono é a segunda maior causa de acidentes de trânsito do Brasil e do mundo. Qualquer pessoa corre o risco de dormir enquanto dirige por problemas causadas pelo cansaço, poucas horas de sono, monotonia do congestionamento ou da estrada.

A maioria dos desastres acontece com quem roda longas distâncias sem parar e muitos motoristas acham que podem controlar o sono e continuam dirigindo, mas acabam cochilando.

Por isso é necessário que as estradas tenham locais com segurança para encostar o automóvel, caminhão ou ônibus para descanso dos motoristas.

A 80 km/h, em um cochilo, o carro, sem controle, avança 80 metros. E quando o motoristas acorda, pode ser tarde demais.

O processo de concessão de rodovias está tornando o usuário de estradas mais consciente e exigente dos seus direitos, especialmente por saberem que ao pagar o pedágio estão custeando melhorias.

**GABINETE DO DEPUTADO JOSÉ REZENDE**

Até o Código Nacional de Trânsito é questionado, afinal, como a legislação pode ser tão rigorosa com o cidadão e não responsabilizar o Estado, que não mantém em condições as estradas.

A nova legislação exige a adoção de procedimentos por parte dos proprietários, dos motoristas, dos transportadores, dos fabricantes, dos ciclistas e até dos pedestres...mas e as estradas? As crateras nas pistas, a falta de sinalização, as poucas placas enferrujadas, escondidas pelo mato, faixas inexistentes, pontes estreitas sem proteção lateral...quem é o responsável? Quem se responsabiliza pelos acidentes causados pelos buracos? Quem indeniza os prejuízos? Quem se responsabiliza pelas famílias dos mortos e inválidos? Qual a racionalidade de um veículo equipado com todos os requisitos de segurança, trafegando numa rodovia em péssimo estado de manutenção?

Com o novo código do consumidor, a concessão de rodovias para o setor privado e uma postura mais consciente do cidadão, o usuário de rodovia está entendendo que ele é um consumidor e deve ser tratado e respeitado como tal.

Por todas estas razões, os objetivos deste projeto para reduzir acidentes nas estradas são:

1. instalação de sensores longitudinais em todas as rodovias paulistas;
2. demarcação de áreas de descanso para motoristas, providas de segurança e telefones de emergência;
3. campanhas de conscientização dos motoristas.

Estatisticamente 90% dos acidentes ocorrem por falha humana dos motoristas, dos pedestres, dos engenheiros, dos fabricantes de veículos, das concessionárias de estradas, e o projeto busca colocar em prática ações que aumentem a segurança dos motoristas, buscando o apoio do Governo do Estado e das concessionárias que auferem receita suficiente para implementar as suas diretrizes.

Busca o projeto promover uma convivência harmônica entre veículos e pessoas, priorizando condutas preventivas e defensivas no cotidiano das estradas paulistas, além de ações educativas que convidem os motoristas a parar quando sentirem sintomas de desatenção ao volante.

**GABINETE DO DEPUTADO JOSÉ REZENDE**

É preciso educar, sensibilizar, conscientizar e dotar as estradas paulistas dos mecanismos necessários à preservação de vidas.

*“Você está dirigindo a 100 km/h com sono por que você está com pressa? O que certamente vai acontecer se você continuar nessa velocidade e sonolento? Você terá um ganho de tempo de mais ou menos 3 a 4 minutos em troca do risco de estar envolvido num acidente que pode feri-lo gravemente ou, até mesmo, matá-lo numa fração de segundos.”*

Segundo dados da Diretoria de Operações do DER, a malha rodoviária do Estado tem aproximadamente 18.000 km onde milhares de pessoas trafegam todos os dias, transformando-as em veias que bombeiam o coração de São Paulo. Dados do Policiamento Rodoviário do Estado denotam que no ano de 1998 tivemos 63.606 acidentes; em 1999 67.467 e até setembro de 2000, 45.778, ou seja, a média vem crescendo, ensejando a adoção de medidas eficazes a essa ocorrência.

Vale acrescentar que a matéria encontra-se amparada pelas disposições constantes do artigo 23 da Constituição Federal de 1998, que diz:

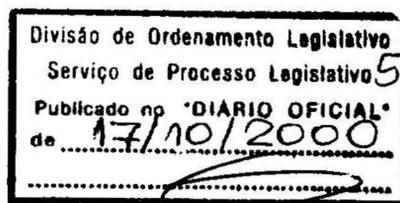
*“Art.23. É competência comum da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios:*

*I - ....*

*XII – estabelecer e implantar política de educação para a segurança do trânsito.*

*.....”*

Agradeço aos nobres pares que votarem pela aprovação deste projeto tão importante para reduzir os acidentes e mortes nas estradas paulistas.



Folha 9  
Proc. 5840  
lla

Nos termos do item 3, parágrafo único do artigo 148, da IX Consolidação do Regimento Interno, a presente proposição esteve em pauta nos dias correspondentes às 153ª a 157ª Sessões Ordinárias (de 18 a 24/10/00), não tendo recebido emendas ou substitutivos.

DOL, 24/10/00.

lla