

Minuta

PROJETO DE LEI Nº , DE 2026

Altera a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, a Lei nº 8.429, de 2 de junho de 1992, e o Decreto-Lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940, para dispor sobre prevenção de desabamento de pontes e viadutos e da responsabilização de agentes públicos nas situações que especifica.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º A Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“**Art. 26.**

.....

§ 2º-A. Os editais de concessão de infraestrutura rodoviária e respectivos contratos deverão prever inspeções de Obras de Artes Especiais nos termos dos §§ 5º a 8º do art. 82.

.....” (NR)

“**Art. 82.**

.....

§ 5º No exercício de suas atribuições de manutenção de pontes e viadutos, serão exigidas:

I – a realização de inspeções periódicas, por engenheiros habilitados, em todas as Obras de Artes Especiais sob sua administração, em intervalos máximos de vinte e quatro meses;

II – a elaboração de laudos técnicos circunstanciados das inspeções a que se refere o inciso I, contendo avaliação estrutural para classificar as estruturas quanto ao grau de deterioração e ao risco à

segurança dos usuários, conforme critérios e normas técnicas estabelecidos nos termos dos incisos I e II do *caput*;

III – a ampla publicidade dos laudos a que se referem o inciso II, em seu inteiro teor e com identificação do responsável técnico, por meio de seu sítio eletrônico, assim como do cronograma de inspeções exigidas por normas técnicas.

§ 6º Fica autorizado o uso de equipamentos de monitoramento em tempo real para as inspeções de que trata o inciso I do § 5º do *caput*, quando couber.

§ 7º Nas Obras de Artes Especiais que dispuserem dos equipamentos tecnológicos de monitoramento em tempo real, as regras sobre as inspeções e prazos serão disciplinadas nos termos dos incisos I e II do *caput*.

§ 8º As pontes e viadutos classificados com risco grave ou crítico, nos termos do § 5º, deverão ter obras iniciadas em prazo máximo de cento e oitenta dias contados da emissão do laudo técnico.

§ 9º O DNIT incluirá, em sua proposta orçamentária anual, dotação específica destinada às ações de inspeção, reforma, recuperação e reconstrução de pontes e viadutos previstas neste artigo.”
(NR)

Art. 2º A Lei nº 8.429, de 2 de junho de 1992, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“**Art. 11.**

.....

XIII - deixar, sem motivo justificado, de observar o cronograma de inspeções, ou deixar de divulgar os relatórios e laudos elaborados, no exercício da função de fiscalização e manutenção da estrutura de pontes e viadutos, conforme as normas técnicas pertinentes, nos termos do art. 82, § 5º, da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001.

.....” (NR)

Art. 3º O Decreto-Lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940 (Código Penal), passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Desabamento ou desmoronamento**Art. 256.**

.....

§ 1º.....

.....

§ 2º As penas deste artigo são aumentadas de 1/3 no caso de agente público que, por omissão de dever funcional relacionado à fiscalização ou à manutenção de estrutura, der causa ao desabamento ou desmoronamento.” (NR)

Art. 4º Esta Lei entra em vigor após decorridos 90 (noventa) dias da data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

O presente projeto de lei tem por objetivo precípuo institucionalizar a transparência ativa no âmbito do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), garantindo que o cidadão tenha acesso pleno às informações sobre a segurança das Obras de Arte Especiais (OAEs) do Subsistema Rodoviário Federal. Ao obrigar a publicação de cronogramas e laudos de inspeção, a proposta proporciona controle social, ao permitir que a sociedade acompanhe a efetividade das políticas de manutenção e pressione por intervenções tempestivas em estruturas críticas. A publicidade desses dados é essencial para transformar a gestão de ativos, saindo de uma condição de eventual negligência para uma situação de prioridade absoluta e vigilância coletiva.

A urgência desta medida é evidenciada pela necessidade de evitar tragédias evitáveis, como o trágico colapso da Ponte Juscelino Kubitschek de Oliveira (Ponte JK), ocorrido em 22 de dezembro de 2024. Localizada na divisa entre Maranhão e Tocantins, a estrutura desabou subitamente, resultando na morte de catorze pessoas e no desaparecimento de outras três. Investigações posteriores apontaram que a ponte já havia sido classificada em inspeções de 2020 como em condição “sofrrível”, o que evidencia que tais mortes talvez não tivessem ocorrido caso os laudos técnicos fossem de amplo e fácil acesso ao público antes da catástrofe.

Além de contribuir para salvar vidas, a transparência ajuda a prevenir interdições repentinas que geram graves problemas sociais e

logísticos, como o caso recente da ponte na rodovia BR-230, entre Tocantins e Pará. A estrutura foi totalmente interditada após laudos identificarem riscos graves de sustentação, paralisando o fluxo de uma rodovia vital e obrigando a União a gastos emergenciais com balsas e a criação de rotas alternativas custosas. O acesso antecipado aos cronogramas de inspeção permitiria que comunidades e o setor produtivo se planejassem e exigissem manutenções preventivas antes que o estado de deterioração atingisse o ponto de fechamento total da via.

Sob o aspecto técnico-econômico, é amplamente demonstrado que um planejamento de manutenção transparente traz redução de custos a longo prazo para o erário. Documentos técnicos indicam que inspeções rotineiras fornecem 80% das informações relevantes para a gestão com apenas 20% do custo total de inspeção. Intervenções preventivas realizadas no momento oportuno evitam a deterioração acelerada e são significativamente mais baratas do que recuperações emergenciais ou do que a reconstrução total de estruturas colapsadas. A falta de transparência e de planejamento leva a um processo ineficiente, no qual o problema é adiado, resultando em reparos mais caros e frequentes no futuro.

Além disso, a presente proposta avança ao incorporar parâmetros mínimos obrigatórios para a realização de inspeções técnicas periódicas, com definição de responsáveis habilitados e padronização de laudos circunstanciados. Ao estabelecer critérios objetivos de avaliação estrutural e classificação de risco, o projeto reduz a assimetria de informações entre a administração pública e a sociedade, ao mesmo tempo em que fortalece a governança técnica das Obras de Arte Especiais.

Outros aspectos relevantes da proposta são: i) a previsão legal de prazo máximo para a adoção de medidas corretivas em estruturas classificadas com risco grave ou crítico, a qual estabelecemos em cento e oitenta dias contados da emissão do laudo técnico; e ii) a possibilidade de utilização de tecnologias de monitoramento em tempo real, que introduz um componente relevante de prevenção ativa e resposta tempestiva.

Essas inovações permitem não apenas antecipar falhas estruturais, mas também garantir maior eficiência alocativa dos recursos públicos, ao priorizar intervenções com base em evidências técnicas. Ao integrar transparência, padronização técnica e mecanismos de ação obrigatória, o projeto consolida um modelo mais robusto de gestão de infraestrutura, orientado à redução de riscos e à proteção da vida dos usuários.

Ademais, entendemos necessário reforçar o sistema de responsabilização cível-administrativa e penal dos agentes públicos que se omitem no exercício de seus deveres funcionais e dão causa ao desabamento ou interdição de pontes e viadutos, gerando graves danos à coletividade.

Diante do exposto, e considerando que a preservação do patrimônio público e a segurança dos usuários das rodovias federais são deveres inafastáveis do Estado, conto com o apoio dos meus Pares para a aprovação deste projeto de lei.

Sala das Sessões,

Senador EDUARDO GOMES