

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

PROJETO DE LEI Nº 1.508, DE 2021

Torna obrigatória cláusula de manutenção e conservação de trechos rodoviários federais localizados em perímetros urbanos nos contratos de concessão.

Autor: Deputado WELITON PRADO

Relator: Deputado FÁBIO RAMALHO

I - RELATÓRIO

Vem a esta Comissão o Projeto de Lei nº 1.508, de 2021, de autoria do Deputado Weliton Prado. A iniciativa acrescenta inciso ao art. 37 da Lei nº 10.233, de 2001, para definir que nos contratos de concessão rodoviária sejam previstas cláusulas que obriguem o concessionário *“a adotar as medidas necessárias para a conservação e manutenção dos trechos localizados em perímetro urbano dentro do objeto da concessão.”*

Na justificção, o autor argumenta que a mistura de tráfegos no ambiente urbano justifica uma preocupação maior com a segurança de trânsito, sendo preciso, para S.Exa., que contratos de concessão de rodovia disponham com clareza sobre a obrigação do concessionário de garantir, nos trechos urbanos da via explorada, a “incolumidade das pessoas e do seu patrimônio”, conforme os termos do § 10 do art. 142 da Constituição da República.

Não houve emendas à proposição.

É o relatório.



II - VOTO DO RELATOR

O Projeto de Lei nº 1.508, de 2021, determina que nos contratos de concessão rodoviária haja cláusula que obrigue o concessionário a conservar e manter trechos da rodovia localizados em perímetro urbano.

Muito embora seja compreensível a preocupação do autor com a segurança e qualidade dos trechos rodoviários que atravessam espaço urbano, nos quais o usuário se vê às voltas com o trânsito de pedestres e veículos locais, não parece ser necessário, no caso em questão, que a lei venha em socorro do Poder Concedente, dando-lhe orientação que, a meu ver, é premissa básica de qualquer contrato de concessão, como acentua a Constituição e reforça a Lei nº 10.233, de 2001, em seu art. 28, inciso I:

“A ANTT e a ANTAQ, em suas respectivas esferas de atuação, adotarão as normas e os procedimentos estabelecidos nesta Lei para as diferentes formas de outorga previstos nos arts. 13 e 14, visando a que:

I – a exploração da infra-estrutura e a prestação de serviços de transporte se exerçam de forma adequada, satisfazendo as condições de regularidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na prestação do serviço, e modicidade nas tarifas; (...).”

Ainda na Lei nº 10.233/01, art. 34-A, estatui-se que:

“O edital de licitação indicará obrigatoriamente, ressalvado o disposto em legislação específica: (...)

IV - os critérios para o julgamento da licitação, assegurando a prestação de serviços adequados, e considerando, isolada ou conjuntamente, a menor tarifa e a melhor oferta pela outorga; (...).”

Não bastasse isso, o art. 35 da mesma Lei nº 10.233/01 diz que:



“O contrato de concessão deverá refletir fielmente as condições do edital e da proposta vencedora e terá como cláusulas essenciais, ressalvado o disposto em legislação específica, as relativas a: (...)

IV – deveres relativos a exploração da infra-estrutura e prestação dos serviços, incluindo os programas de trabalho, o volume dos investimentos e os cronogramas de execução; (...)

Não há espaço, assim, para que trecho rodoviário inserido em área urbana seja negligenciado. Ao contrário. É de se esperar que no Programa de Exploração da Rodovia – PER, o Poder Concedente preveja intervenções de segurança viária e um gerenciamento de tráfego mais rigorosos, dado o fluxo de veículos locais e de pedestres.

Em relação ao caso mencionado na justificação do projeto de lei, é necessário esclarecer que o trecho urbano da BR-365 entre os Viadutos Paschoalina Felice e Régis Bittencourt, na cidade de Uberlândia, não faz parte do objeto do contrato de concessão das Rodovias BR-364/365/GO/MG, firmado pela União com a Concessionária Ecovias do Cerrado S.A.

Apesar de o autor, talvez justificadamente, estar insatisfeito com essa decisão de natureza administrativa – a delimitação do objeto da concessão, não cabe ao legislador federal dispor em lei que concessões rodoviárias devam necessariamente abranger áreas urbanas que sejam atravessadas pela via. Não se deve esquecer que vários fatores são analisados para que se proceda à delimitação do objeto a ser concedido. Aspectos de natureza técnica, econômica, jurídica ou ambiental, por exemplo, podem levar o Poder Concedente a não optar pela inclusão de trecho urbano da via no objeto da concessão. É uma decisão discricionária do Poder Executivo, em que pese ter de ser fundamentada.

Acrescento que a decisão de evitar a inclusão de trecho urbano de via no objeto da concessão pode alcançar determinado trecho urbano que constitui extensão natural da rodovia, como no caso do segmento urbano da BR-365, em Uberlândia, mas pode também alcançar segmento urbano que se



acha originalmente inserido no objeto da concessão. Nessa hipótese, o que se quer é a construção de contorno rodoviário, de sorte que a porção urbana da rodovia federal passe a integrar o conjunto de vias municipais, passando então o tráfego rodoviário a se dar por alça ou anel viário, fora do centro urbano.

Evidentemente, do ponto de vista da engenharia rodoviária, é preferível que os fluxos rodoviário e local não se misturem, daí serem adotadas comumente soluções viárias que os separam. Em razão do alto custo desse tipo de intervenção, no entanto, nem sempre é viável fazê-la. Ocorre que limitações de natureza financeira para que se coloquem em prática as melhores soluções rodoviárias não devem ser tomadas como regra, obrigando o Poder Concedente a sempre prever, no contrato e no PER, a atuação dos concessionários nos segmentos rodoviários urbanos que estejam inseridos ou próximos do objeto da concessão.

Sendo esses os esclarecimentos que gostaria de fazer, voto pela **rejeição** do Projeto de Lei nº 1.508, de 2021.

Sala da Comissão, em de de 2022.

Deputado FÁBIO RAMALHO
Relator

2022-3656



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Fábio Ramalho
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD224653024100>

