

PROJETO DE LEI Nº , DE 2004

(Do Sr. Vieira Reis)

Estabelece normas para
instalação de posto bancário 24 horas
em pedágios nas rodovias federais e dá
outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta lei estabelece normas para instalação de
posto bancário 24 horas nas rodovias federais e dá outras providências.

Art. 2º Ficam as empresas concessionárias do serviço
de pedágios, em convênio com instituições financeiras públicas e privadas,
obrigadas a disponibilizar, em todas as rodovias federais, a prestação de
serviços bancários, por intermédio da instalação de máquinas de
atendimento 24 horas para atendimento aos seus usuários.

Art. 3º O atendimento ao disposto no art.1º observará:

I – o posto bancário 24 horas será instalado
obrigatoriamente nas proximidades das cabines de pedágio das respectivas
rodovias;

II – ao serviço prestado não será acrescentado nenhum
valor a mais que o já estabelecidos;

III – quanto ao serviço de segurança para os usuários,
serão os já oferecidos pela concessionária do serviço de pedágio;

Art. 4º O Poder Executivo regulamentará esta lei no prazo de 120 (cento e vinte) dias a contar de sua publicação.

Art. 5º Esta Lei entrará em vigor 180 (cento e oitenta) dias a contar da data de sua publicação.

JUSTIFICATIVA

Em pesquisas realizadas pela Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias - ABCR, no ano de 2001, mais de 500 milhões de veículos trafegaram nas rodovias pedagiadas no Brasil. Atualmente, existem 36 concessionárias em sete estados brasileiros (RS, PR, SP, RJ, MG, ES e Bahia). A estimativa é que cerca de 1,8 milhões de veículos trafeguem nas rodovias brasileiras todos os anos e cerca de 40% pagando pedágio.

Em termos de segurança as rodovias concedidas estão gerando um grande benefício para a sociedade, já que as estradas concedidas oferecem melhores condições do pavimento, sinalização adequada, socorro de emergência, com equipamentos sofisticados que vão desde centros de controle operacional, em que a estrada é monitorada por câmeras com ambulâncias sofisticadas, equipamentos de primeira geração. A rapidez no atendimento às vítimas aumentou significativamente o número de vidas salvas. Ainda segundo a ABCR, em 2001, o número de mortes nas rodovias concedidas foi de 1.723 contra 1.845 em 2000 que representou redução de 6,6% apesar do aumento do tráfego em 19,4%. O número de socorros médicos aumentou 56% em 2001 comparando-se com o ano anterior. E quase meio milhão de usuários tiveram seus veículos guinchados pelo serviço de socorro mecânico das concessionárias.

A concessão de rodovias tem permitido maior agilidade nos deslocamentos, já que as melhores condições das estradas e a rápida liberação das pistas no caso de acidentes, contribuem para que o usuário regular possa prever com maior segurança a hora de partida e chegada além de reduzir custos de manutenção. Apesar disso, as entidades de classe, principalmente das empresas de transporte de cargas e

passageiros, alegam que a redução dos custos operacionais, em função das melhores condições das estradas, não compensa o custo do valor pago em pedágios.

As concessionárias de rodovias ainda não aprenderam a comunicar corretamente à opinião pública as vantagens da concessão. Não há dados sobre o valor econômico das vidas que foram poupadas nem de outros benefícios decorrentes da concessão. Por outro lado, os governos também ainda não aprenderam como medir os custos sociais, políticos e de infra-estrutura, decorrentes da concessão, e, seus reais benefícios. O país ainda carece de dados concretos para poder medir os benefícios da concessão de rodovias.

As concessionárias controlam 9.164 km de rodovias o que representa em torno de 6% do total da malha rodoviária e aproximadamente 40% do tráfego. Cerca de 90% das rodovias com pista dupla estão nas mãos da iniciativa privada, o que justificaria a elevada participação dessas empresas no total do tráfego. Trechos com grande fluxo de veículos como a São Paulo - Belo Horizonte (Fernão Dias), São Paulo — Curitiba Florianópolis (Rodovia do Mercosul, estão sendo duplicados com recursos da União e preparados para serem administrados pela iniciativa privada e deverão aumentar significativamente a participação das concessionárias no total do tráfego. Atualmente existem mais de 300 pontos de cobrança de pedágio no Brasil, o que garante ao país, segundo dados da Associação Nacional de Transporte de Cargas a liderança mundial.

Em 2001 as concessionárias pagaram R\$ 117,4 milhões de 155 para 434 municípios que passaram a cobrar o tributo, o que deu média de R\$ 227.000,00 por cidade. O número total pode representar muito mas dividido significa pouco para algumas cidades que são obrigadas a conviver com a passagem de caminhões em rota de fuga do pedágio, o que tem levado algumas prefeituras a criar o pedágio municipal. Os Governos que concederam as estradas estão sendo beneficiados por receberem uma espécie de aluguel mensal, com participação no percentual da arrecadação dos pedágios, como é o caso do Governo de São Paulo ou reduzindo os custos na manutenção das rodovias mais importantes cujos investimentos e manutenção ficam a cargo das concessionárias. O que não foi medido ainda é qual o custo que a concessão com pedágios está

representando, na medida em que estradas secundárias passam a ser utilizadas como rota de fuga dos pedágios, prejudicando várias regiões do país, onde estradas concebidas para pouco tráfego passam a registrar a passagem regular de veículos pesados, danificando as estradas e exigindo vultosos investimentos dos governos para recuperá-las.

Por todos esses aspectos conto com os ilustres pares para a apreciação e aprovação deste Projeto de Lei que acredito ser um verdadeiro ganho social.

Sala das Sessões, em 19 de outubro de 2004.

Deputado VIEIRA REIS
PMDB/RJ