

**PROJETO DE LEI Nº           , DE 2004**  
**(Do Sr. VIEIRA REIS)**

Dispõe sobre cláusulas contratuais dos contratos de concessão para exploração de infra-estrutura rodoviária federal.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta lei prevê cláusulas que devem constar, especificamente, dos editais e contratos de concessão de exploração de rodovia ou obra-de-arte especial, integrantes do sistema rodoviário federal.

Art. 2º Os editais e contratos de concessão de exploração de rodovia ou obra-de-arte especial, integrantes do sistema rodoviário federal, devem conter cláusulas, entre outras previstas na lei federal que dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviço público, que determinem:

I - a localização e a quantidade das praças de pedágio, vedada sua instalação em perímetro urbano;

II - a relação de obras e serviços iniciais, cuja conclusão permite dar causa à cobrança do pedágio, assim entendidos os indispensáveis para garantir a segurança do usuário, tais como recuperação do pavimento e da sinalização e implantação de serviços de apoio médico, mecânico e de comunicação;

III - parâmetros mínimos de desempenho, estabelecidos pelo órgão federal regulador, relativos:

a) à conservação do bem concedido, compreendendo serviços tais como limpeza, desobstruções, poda da vegetação, combate a erosões e preservação da faixa de domínio;

- b) à manutenção do pavimento, rígido e flexível;
- c) à manutenção da sinalização, vertical e horizontal;
- d) à manutenção do sistema de drenagem;
- e) à manutenção dos elementos de proteção e segurança, tais como defensas e barreiras;
- f) à manutenção de estruturas especiais, tais como pontes, viadutos, túneis e passarelas;
- g) à manutenção do sistema operacional do bem concedido, incluindo equipamentos para arrecadação de pedágio, para controle de tráfego, de velocidade e de peso, para telefonia e radiocomunicação, e para monitoramento da via;
- h) à manutenção de serviços de assistência médica emergencial, de vigilância e de assistência mecânica;

IV - aos melhoramentos eventualmente necessários à prestação de serviço adequado no bem concedido, a serem realizados ao longo do prazo da concessão, tais como ampliação de capacidade, correção de traçado da via e implantação de dispositivos de segurança e de controle operacional.

Art. 3º. Esta lei entra em vigor cento e vinte dias após a data de sua publicação oficial.

## **JUSTIFICATIVA**

Pesquisa realizada pela Associação Brasileira de concessionárias de Rodovias, no ano de 2002, indicou que mais de 800 milhões de veículos trafegaram nas rodovias pedagiadas do Brasil, o que representava cerca de 40% do volume total de tráfego nas estradas do País.

Atualmente, existem 36 concessionárias, atuando em sete estados: Rio Grande do Sul, Paraná, São Paulo, Rio de Janeiro, Minas Gerais, Espírito Santo e Bahia. Essas concessionárias controlam cerca de 9 mil quilômetros de rodovias, ou algo em torno de 6% do total da malha rodoviária pavimentada. Aproximadamente, 90% das rodovias com pista dupla estão sob gestão da iniciativa privada, o que explica a grande

participação das vias sob concessão no total do tráfego, como antes apontado. Além disso, rodovias que estão em processo de duplicação - como a que liga São Paulo a Belo Horizonte, e a que liga São Paulo a Florianópolis - devem passar a ser administradas por investidores privados, aumentando mais ainda a participação do setor nas estatísticas globais de tráfego. Não é à toa que a Associação Nacional de Transporte de Carga aponta ser, o Brasil, o líder mundial em pedágios, em termos de quilometragem posta sob concessão.

As concessões rodoviárias trouxeram vários benefícios ao sistema de transporte terrestre, é verdade. Em termos de segurança, é patente a melhora dos pavimentos, da sinalização, dos procedimentos de socorro e auxílio ao condutor. Isso, sem mencionarmos as vantagens do monitoramento, necessário ao bom controle operacional das vias. É impossível não perceber que o número de mortes foi reduzido, apesar do incremento do tráfego; que o rápido atendimento médico propiciou melhores chances de recuperação às vítimas de acidente; que o atendimento a usuários surpreendidos por problemas mecânicos no veículo tornou-se fato corriqueiro; que os deslocamentos tornaram-se mais ágeis; que os custos de manutenção da frota, enfim, foram substancialmente reduzidos.

Todos esses ganhos, contudo, precisam ser relativizados, em razão do custo financeiro imposto a cada usuário, e aos operadores de transporte, em particular. Infelizmente, na maior parte dos casos, ainda não possuímos dados que sejam capazes de provar, fidedignamente, que a cobrança de pedágio, sob os valores de tarifa atualmente praticados, é interessante para todas as partes. Não é de se estranhar que muitas enquêtes tenham revelado a satisfação do usuário com o sistema de concessão rodoviária, mas seu desagrado com os preços cobrados nas praças de pedágio.

A fim de fugir dessa celeuma, alguns estados têm estudado, com a participação da sociedade, formas alternativas de manutenção das estradas, seja pela obtenção da receita provinda da contribuição sobre combustíveis, seja pela criação de fundos rodoviários.

Esse novo enfoque é bastante salutar, na medida que contorna os vários problemas, ainda insolúveis, relacionados à exploração, sob pedágio, de rodovias abertas, com milhares de acessos, e, não poucas vezes, sem os requisitos que se poderia esperar de uma rodovia cujo uso está sujeito à cobrança. De fato, algumas vezes, as iniciativas de concessão

rodoviária mais parecem uma operação tapa-buracos, pois ignoram a perspectiva de longo prazo que é essencial para o setor de infra-estrutura.

A presente proposta, respeitando outras linhas de ação que começam a ser adotadas País afora, cuida apenas de tornar claras para o Poder Público as expectativas dos usuários com relação à condição das rodovias onde o simples trânsito lhes é cobrado.

Esperamos que, ao condicionar a imposição de pagamento de pedágio à realização de benfeitorias e à prestação de certos serviços nas estradas, estejamos contribuindo para esclarecer as regras do jogo e diminuir o ambiente conflituoso que tomou conta do setor desde que a sociedade passou a ter que colocar as mãos nos bolsos para poder usar as rodovias.

Sala das Sessões, em 13 de outubro de 2004.

Deputado VIEIRA REIS