

PROJETO DE LEI N^o , 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 enquetes 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