

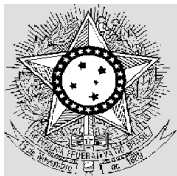
REQUERIMENTO DE AUDIÊNCIA PÚBLICA Nº , DE 2012.
(Do Sr. Washington Reis)

Solicita realização de Audiência Pública para debate sobre os pontos de estrangulamento (gargalos) nas rodovias do Estado do Rio de Janeiro.

Senhor Presidente,

Nos termos do art. 58, § 2º, V, da Constituição Federal, e dos arts. 24, VII, 255 a 258, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, para discutir sobre **os pontos de estrangulamento (gargalos) nas rodovias do Estado do Rio de Janeiro**, requeiro a Vossa Excelência que, ouvido o Plenário desta Comissão, sejam convidados a comparecer em **audiência pública, na Comissão de Viação e Transportes**, a realizar-se em data a ser agendada, as seguintes autoridades:

Ministro dos Transportes;
Governador do Estado do Rio de Janeiro;
Vice-Governador do Estado do Rio de Janeiro;
Representante do Gabinete Civil da Presidência da República;
Secretário de Obras do Estado do Rio de Janeiro;
Prefeitos e Vereadores dos Municípios do Rio de Janeiro;
Diretor-Geral da Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT;
Diretor-Geral do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte - DNIT;
Presidente do Departamento de Estradas e Rodagens do Estado do Rio de Janeiro;
Presidente da Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos - NTU
Federação das Indústrias do Rio de Janeiro;
Confederação Nacional dos Trabalhadores do Transporte terrestre (CNTTT); e
Confederação Nacional do Transporte - CNT.
Presidentes das Concessionárias das Rodovias do Estado do Rio de Janeiro.



JUSTIFICAÇÃO

“De acordo com a Fundação Dom Cabral e o Fórum Econômico Mundial (FDC; FEM, 2009), o Brasil tem a terceira malha rodoviária mais extensa do mundo, todavia apenas 12% destas vias são pavimentadas. De outro lado, o modelo econômico brasileiro adotado elegeu o modal rodoviário como o principal modal para a circulação das cargas que atravessam o país. Uma possível explicação para a persistência dessa opção nacional podem ser os custos relativos de construção das vias, e ao foco no curto prazo dos planejamentos de transporte no país. Associando-se ao quadro de abandono do modal ferroviário e do incipiente transporte por cabotagem, pelos sucessivos governos, desde a opção de alguns decênios, hoje, por falta mesmo dessas opções, o transporte de cargas por rodovias apresenta algumas vantagens: a flexibilidade das rotas; a movimentação de pequenos volumes; menor custo de operação; e menores custos de embalagem.

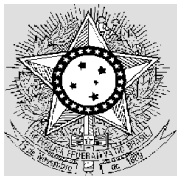
Embora sejam amplamente distribuídas e capilarizadas, em quase todo o território nacional, até pela excessiva concentração de uso do modal, as rodovias brasileiras não têm a manutenção desejada, e pecam desde a origem pela baixa qualidade de construção. O indicador de qualidade de nossas rodovias mais divulgado provém da Pesquisa Rodoviária, realizada pela CNT, em 2009, nos 89.552 quilômetros da malha rodoviária pavimentada do país. Destes, 75.337 quilômetros estão sob gestão pública, e obtiveram na pesquisa a seguinte classificação: 37,7% entre ótimo e bom; 45,8% regular; e 26,4% entre ruim e péssimo. Apesar da melhoria dos resultados da pesquisa, nos últimos cinco anos, a má qualidade ainda verificada nas rodovias brasileiras eleva os custos operacionais do transporte, diminuindo enormemente a relação custo-benefício da opção por este modal. Esses custos se encontram, hoje, entre 19,3% e 40,6% mais altos do que seriam em condições ideais. Além disso, as estradas danificadas também contribuem para o aumento da emissão de poluentes e provocam o mais expressivo aumento das estatísticas de acidentes rodoviários, acarretando também substancial crescimento das despesas hospitalares.

Vale destacar ainda que o transporte rodoviário, além de um modal substituto, em muitas transposições de carga, constitui-se, também num meio complementar por excelência. “É por meio dos caminhões que atravessam as rodovias do país que muitos carregamentos deixam as áreas de produção e alcançam ferrovias ou portos a partir do qual serão transportados.” *

Apesar dos investimentos do Estado em infraestrutura terem aumentado desde a criação do Plano de Aceleração do Crescimento (PAC), o volume de obras no setor está longe daquele que o setor privado considera o mínimo necessário para atender à demanda do país.

Diante dos gargalos que se acumulam nas rodovias privatizadas e da falta de uma ordem de prioridade para novos investimentos, não previstos originalmente, é necessária a discussão de uma nova metodologia de cálculo para esses investimentos. No Estado do Rio de Janeiro dentre esses gargalos acumulados nas rodovias privatizadas, destacam-se sobremaneira o estrangulamento da Ponte Rio-Niterói e da rodovia Presidente Dutra.

*© Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada - IPEA 2011 - Gargalos e demandas da infraestrutura rodoviária e os investimentos do PAC: Mapeamento IPEA de obras rodoviárias - (Carlos Alvares da Silva Campos Neto - Ricardo Pereira Soares - Iansã Melo Ferreira- Fabiano Mezadre Pompermayer - Alfredo Heric Romminger)



CÂMARA DOS DEPUTADOS
Comissão de Viação e Transportes

Faz-se necessário e urgente o estudo de uma alternativa para minimizar os transtornos diários na travessia da Ponte Rio-Niterói. A Avenida do Contorno, trecho inicial da BR-101 Norte, com apenas 2,5km de extensão, liga aquela Ponte ao início da Rodovia Niterói-Manilha. Por ela passam diariamente, nos dois sentidos, cerca de 130 mil veículos, 60% deles provenientes também da Ponte. Qualquer pequeno acidente ou enguiço de veículos naquele trecho provoca transtornos praticamente intransponíveis, dado que a via, administrada pela concessionária Autopista Fluminense, não tem acostamento.

Principal corredor de ligação entre as duas maiores regiões metropolitanas do Brasil, São Paulo e Rio de Janeiro, a rodovia Presidente Dutra apresenta serviço muito abaixo do desejável e situações críticas, de altíssimo risco para o usuário, em vários trechos. Encontrar soluções para os crônicos problemas da Rodovia Presidente Dutra, principal corredor viário do país, que apresenta sinais de saturação de tráfego em vários trechos, transformou-se num grande desafio para o governo federal, para as diversas instituições públicas e entidades privadas envolvidas na sua utilização e manutenção.

Encontrar uma saída para os pontos de estrangulamento, os assim chamados “gargalos”, nas diversas rodovias do país, especialmente as localizadas no Estado do Rio de Janeiro, além de medida urgente, pode ser o início das grandes melhorias, que venham a atender a expectativa dos cidadãos brasileiros, os mais sacrificados usuários. Conto com o apoio dos nobres pares para realizar a citada audiência pública.

Sala das Comissões, em de de 2012

Deputado **WASHINGTON REIS**