



CÂMARA DOS DEPUTADOS

Gabinete do Deputado Federal **ESPERIDIÃO AMIN - PP/SC**

00100 014122/2018-922
02010119 (fim tram.)
(20/perm.)

OF/GEA/0018/2018

Florianópolis, 29 de janeiro de 2018.

Ao Excelentíssimo Senhor
Senador Eunício Oliveira
Presidente do Senado Federal
Comissão de Serviços de Infraestrutura
Brasília- DF

Junta-se Fap processado do
PLC 2013
nº 8, de 2013

Em 26/02/18

Assunto: **Pede empenho para deliberação do PLC 8/2013.**

Senhor Presidente,

Tomo a liberdade de dirigir-lhe esta mensagem para formular um pedido singelo: peço seu empenho para que o Senado delibere sobre o conteúdo do PLC 8/2013 (PL 1.023/11 na Câmara), que "Acrescenta dispositivos à Lei nº 9.277/1996, que autoriza a União a delegar aos Municípios, aos Estados da Federação e ao Distrito Federal a administração e exploração de rodovias e portos federais, com o intuito de conceder isenção de pagamento de pedágio aos que possuam residência permanente ou exerçam atividades profissionais permanentes no Município em que se localiza praça de cobrança de pedágio".

Noticiário recente do jornal VALOR Econômico (Anexo 1) informa que mais de 112 projetos de lei em tramitação dispõem sobre essa matéria, o que atesta a grande importância econômica e social do assunto. Particularmente o PL em foco é alvo de críticas, algumas procedentes e úteis a seu aprimoramento, outras absurdas, tal como a de que provocaria a "impossibilidade de cobrar tarifas de pedágio na Ponte Rio-Niterói".

É certo que o projeto deve ser analisado com autoridade e responsabilidade pelo Senado e, eventualmente, pela Câmara, especialmente pela importância crucial das concessões para viabilizar a modernização da nossa infraestrutura de transportes. O que me parece inaceitável é não debater e deliberar sobre o tema. Tomo a liberdade de lembrar que o próprio governo federal, em agosto de 2012, enunciou que não admitiria cobrança do chamado "pedágio urbano" em rodovias federais (Anexo 2).

Agradecendo sua atenção, coloco-me à disposição para conhecer suas críticas e/ou ponderações que contribuam para o aprimoramento do projeto.

Cordialmente,

ESPERIDIÃO AMIN
Deputado Federal-PP/SC

Presidência do Senado Federal

Recebi o Original

Em: 07/02/18 Hs 11:50

Rivânia

Em mãos



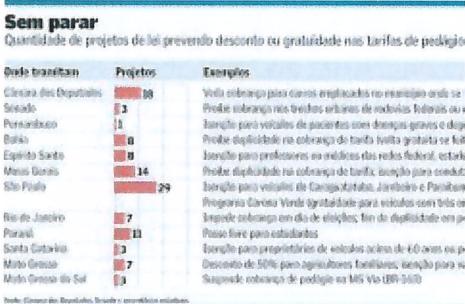
15/01/2018 - 05:00

Passe livre em pedágio tem 112 projetos

Por Daniel Rittner

No país da meia-entrada, todo mundo quer pagar menos. E um dos resultados é a proliferação de propostas para dar isenção - parcial ou completa - de pedágio para idosos, funcionários públicos, motociclistas, vans escolares ou carros com mais de um passageiro. Pelo menos 112 projetos de lei tramitam atualmente na Câmara dos Deputados, no Senado e em assembleias legislativas prevendo desconto ou gratuidade na cobrança de tarifas em rodovias federais e estaduais concedidas à iniciativa privada.

Se isoladamente representam apenas um benefício pontual para algumas categorias profissionais, ou parcelas da sociedade, com impacto limitado para o fluxo de caixa das concessionárias, os projetos tornam-se uma ameaça relevante ao equilíbrio econômico dos contratos quando considerados em conjunto.



"A princípio, todos concordam com a participação do setor privado nas concessões de rodovias. Mas depois, com a pressão da sociedade, começa o movimento por descontos ou isenções de tarifa", diz Carlos Campos, especialista em infraestrutura do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea). "Diante das pressões, os políticos sempre acham que seus eleitores podem ficar sem pagar pedágio. Só que, para quem permanece no sistema, a tarifa vai ficando cada vez mais onerosa."

Há propostas de "passe livre" para estudantes no Paraná, de isenção para condutores com mais de 60 anos em Santa Catarina e de desconto de 50% para agricultores familiares em Mato Grosso. Outros três Estados - Rio de Janeiro, Minas Gerais e Bahia - têm projetos que buscam garantir volta "grátis" para quem cruzou o pedágio em viagem de ida no período de até 24 horas antes.

Está na mesa do governador Geraldo Alckmin (PSDB) uma legislação recém-aprovada na Assembleia Legislativa de São Paulo para dar isenção completa a professores, dentistas, médicos, enfermeiros e fisioterapeutas de toda a rede pública nas rodovias estaduais. De autoria do deputado Márcio Camargo (PSC), o projeto foi votado em dezembro e encaminhado na quarta-feira a Alckmin, que tem 15 dias úteis para sancioná-lo ou vetá-lo.

Camargo, que preside a Frente Parlamentar em Defesa da Raposo Tavares (uma das principais estradas do Estado), está em recesso e não foi localizado pelo **Valor**. Sua assessoria explicou que "a ideia não é privilegiar uma classe, mas dar melhores condições de trabalho" para profissionais que estão com salários defasados. Assessores do deputado lembram que muitas vagas abertas em concursos públicos nas áreas de educação e saúde não têm sido preenchidas nos últimos anos por falta de candidatos interessados.

Outro projeto em São Paulo busca instituir o programa "Carona Verde" no Estado, que levantaria as cancelas para carros com três ou mais pessoas - motorista e pelo menos dois passageiros.

Na Câmara dos Deputados, há tentativas de assegurar isenção para motocicletas e veículos de propriedade de policiais militares da ativa, ainda que em folga.



A proposta que mais assusta as concessionárias é o PL 1.203/11, do deputado Esperidião Amin (PP-SC), que já passou na Câmara e agora tramita no Senado. Ela dá gratuidade no pedágio a todos os veículos registrados em nome de quem mora ou trabalha nas cidades onde estão instaladas cabines de cobrança.

As empresas responsáveis pela administração de rodovias privatizadas temem ficar impedidas de cobrar tarifa de uma parcela expressiva do tráfego. O caso mais extremo é, de longe, o da ponte Rio-Niterói - atualmente sob gestão da Ecorodovias. Estima-se que mais de 50% dos veículos tenham placa de Niterói, onde é arrecadada a tarifa da ponte, e seriam automaticamente beneficiados pela aprovação da lei.

O presidente da Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias (ABCR), César Borges, chama atenção para o fato de que nenhuma das isenções desejadas pelos parlamentares sairá de graça a usuários. Sem previsão contratual, elas ensejam pedidos de reequilíbrio econômico-financeiro pelas concessionárias. A consequência praticamente certa é um aumento da tarifa aos demais motoristas. "Tudo o que se der de isenção termina nos ombros dos pagadores. É nosso mantra: quando todos pagam, todos pagam menos. Essa visão é importante transmitir", diz Borges, ex-ministro dos Transportes.

Outro ponto de aflição são projetos aprovados em câmaras de vereadores de cidades paulistas - São Bernardo do Campo, Jundiaí e Americana - que preveem resarcimento pelas concessionárias dos gastos do sistema municipal de saúde com o tratamento de acidentados nas estradas sob gestão privada. Por enquanto, a aplicação dessas leis tem sido impedida por liminares.



Programa de Investimentos em Logística destina R\$ 133 bilhões para rodovias e ferrovias

Recursos garantem mais 7,5 mil km de estradas e 10 mil km de linhas férreas. Programa também beneficiará aeroportos e portos

- Publicado: Terça, 14 de Agosto de 2012, 21h00

Recursos garantem mais 7,5 mil km de estradas e 10 mil km de linhas férreas. Programa também beneficiará aeroportos e portos.

O governo federal lançou, nesta quarta-feira (15), o Programa de Investimentos em Logística que prevê aplicação de R\$ 133 bilhões em 9 trechos de rodovias e em 12 trechos de ferrovias. Os investimentos do programa em aeroportos e portos serão anunciados em outra etapa. O objetivo do programa é aumentar a escala dos investimentos públicos e privados em infraestrutura de transportes e promover a integração de rodovias, ferrovias, portos e aeroportos, reduzindo custos e ampliando a capacidade de transporte, além de promover a eficiência e aumentar a competitividade do País.

Os R\$ 133 bilhões serão destinados à construção de ferrovias, com investimentos de R\$ 91 bilhões, e duplicação e construção de rodovias, com aplicação de R\$ 42 bilhões. Deste total, R\$ 79,5 bilhões serão aplicados nos próximos cinco anos e R\$ 53,5 bilhões em até 25 anos, com a seguinte divisão: nas ferrovias, R\$ 56 bilhões serão investidos em 5 anos e os restantes R\$ 35 bilhões em 25 anos; nas rodovias, R\$ 23,5 bilhões serão investidos em cinco anos, e R\$ 18,5 bilhões em 20 anos. O planejamento das ações e o acompanhamento dos projetos serão feitos pela Empresa de Planejamento e Logística (EPL), criada hoje pelo governo federal para promover a integração logística no Brasil.

Rodovias – O programa contempla 9 trechos de rodovias federais em oito unidades da Federação, com regras para as concessões que protegem os motoristas urbanos e estimulam tarifas mais baixas. O vencedor de cada certame será aquele que aceitar a tarifa mais baixa por seus serviços. Desta forma, o dinheiro que o concessionário estaria disposto a pagar pelo direito de explorar o serviço, caso houvesse cobrança de outorga, será concentrado na redução da tarifa e na realização mais rápida de um grande volume de obras.

Nos primeiros cinco anos, nos quais o concessionário terá que concentrar seus investimentos, deverão ser concluídas as obras de duplicação, contornos, travessias, vias marginais, viadutos e pontes. **Não serão instalados postos de cobrança de pedágio em áreas urbanas**, e a cobrança de tarifa só será feita quando 10% das obras estiverem concluídas.

As condições de financiamento serão bastante favoráveis, compatíveis com a dimensão dos diferentes projetos. Os juros serão a TJLP acrescida de até 1,5%; a carência é de até três anos e o prazo de amortização é de até 20 anos.

Ferrovias - No modal ferroviário, o modelo proposto é de parceria público-privada que assegura investimentos em 12 trechos e traz como novidades a quebra do monopólio no uso das estradas de ferro e mecanismos que também estimulam a redução de tarifas. Nessa parceria público-privada, o governo federal será responsável pela contratação da construção, da manutenção e da operação da ferrovia.

Pelo modelo, a empresa pública Valec - Engenharia, Construções e Ferrovias S.A., vinculada ao Ministério dos Transportes, compra a capacidade integral de transporte e faz oferta pública dessa capacidade para os usuários que queiram transportar carga própria, para operadores ferroviários independentes e para concessionárias de transporte ferroviário. Esse modelo assegura o direito de passagem dos trens em todas as malhas, como forma de reduzir o custo tarifário.

No caso das ferrovias, os investidores terão acesso à linha de financiamento com juros de TJLP, acrescida de até 1,0%; carência de cinco anos, e amortização em até 25 anos.

Fonte: Ministério dos Transportes link: <https://www.transportes.gov.br/o-que-e-rss/17-ultimas-noticias/2519-programa-de-investimentos-em-logistica-destina-r-133-bilhes-para-rodovias-e-ferrovias.html>





Senado Federal
Secretaria - Geral da Mesa

Brasília, 20 de fevereiro de 2018.

Senhor Deputado,

Acuso recebimento do OF/GEA/0018/2018, de Vossa Excelência. Cabe-nos informar que sua manifestação foi remetida à **Comissão de Serviços de Infraestrutura** do Senado Federal para juntada ao Projeto de Lei da Câmara nº 8, de 2013, que trata do *“Altera a Lei nº 9.277, de 10 de maio de 1996, para dispor sobre a cobrança de pedágio.”*.

Atenciosamente,


No exercício da Primeira Secretaria
Sen. PAULO PAIM

A Sua Excelência o Senhor
Deputado ESPERIDIÃO AMIN
Câmara dos Deputados
Anexo IV – Gabinete 252
CEP 70160-900 – Brasília/DF

