

	<p>Estado de Mato Grosso Assembleia Legislativa</p>
<p>Despacho</p>	<p>NP: o5e95cg7 SECRETARIA DE SERVIÇOS LEGISLATIVOS 24/04/2019 Projeto de lei nº 453/2019 Protocolo nº 2779/2019 Processo nº 810/2019</p>
<p>Autor: Dep. Faissal</p>	

Altera e acrescenta dispositivos à Lei nº 8.620, de 28 de dezembro de 2006, que institui a cobrança de pedágio nas rodovias estaduais e dá outras providências.

A **ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO**, tendo em vista o que dispõe o Art. 42 da Constituição Estadual, aprova e o Governador do Estado sanciona a seguinte lei:

Art. 1º O artigo 3º da Lei nº 8.620, de 28 de dezembro de 2006, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 3º A exploração de infraestrutura rodoviária mediante a cobrança de pedágio terá início tão somente após o completo atendimento dos pré-requisitos estipulados nesta lei e da adequação da infraestrutura rodoviária as determinações e especificações do programa de metas.

§1º O início da cobrança de pedágio depende da realização de obras e serviços preliminares, previstos no programa de exploração rodoviária, com o intuito de adequar a infraestrutura rodoviária as exigências.

§2º São pressupostos para a cobrança de pedágio a prestação de serviços adequados, capazes de satisfazer as condições de regularidade, continuidade, eficiência, conforto, segurança, fluidez do tráfego, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade dos preços.

Para os fins previstos neste artigo, considera-se:

I – regularidade: a prestação dos serviços nas condições estabelecidas no programa de exploração e nas normas técnicas aplicáveis e em contrato;

II – continuidade: a manutenção, em caráter permanente, da oferta dos serviços;

III – eficiência: a execução dos serviços de acordo com normas técnicas aplicáveis e em padrões satisfatórios, que busquem, em caráter permanente, a excelência, e que assegurem, qualitativa e quantitativamente, o cumprimento dos objetivos e das metas de exploração.

IV – conforto: a manutenção das pistas de rolamento, dos acostamentos, dos sistemas de sinalização, de

informações, de comunicações e de cobrança de pedágio em níveis que assegurem a comodidade dos usuários;

V – segurança: a operação, nos níveis exigidos no programa de exploração, dos sistemas referidos na alínea anterior, de modo que sejam mantidos, em padrões satisfatórios, os riscos de acidentes, compreendendo, também, os serviços gratuitos de atendimento médico de primeiros socorros e os serviços gratuitos de atendimento mecânico emergencial.

VI – fluidez do tráfego: as boas condições de fluidez de trânsito, alcançada pelo correto gerenciamento dos sistemas referidos no inciso IV acima, propiciando que os usuários alcancem seus destinos de acordo com as suas programações de tempo, sem congestionamentos, inclusive nas praças de pedágio e nos postos de pesagem;

VII – atualidade: modernidade das técnicas, dos equipamentos e das instalações e a sua conservação e manutenção, bem como a melhoria e a expansão do serviço, na medida das necessidades dos usuários;

VIII – generalidade: universalidade de prestação dos serviços, que devem ser iguais para todos os usuários, sem discriminação;

IX – cortesia na prestação dos serviços: tratamento adequado aos usuários da infraestrutura rodoviária;

X – modicidade da tarifa: a justa correlação entre os benefícios para os usuários e a retribuição destes, expressa no valor inicial da tarifa e nos valores decorrentes de revisões e reajustes tarifários. Obrigação do Estado de assegurar aos usuários a tarifa módica.

§3º tarifa módica: aquela que assegura relação igual ou maior que a unidade entre os benefícios diretos resultantes da contraprestação para o usuário e o preço desta. O valor da tarifa exigida não é superior à capacidade de pagar dos usuários de menor renda. Tarifa que remunera custos de produção e gestão em regime de eficiência, tributos efetivamente pagos, preços de obras e serviços, taxas de juros e de remuneração de capital normais comparados à realidade do mercado.

§4º Os trabalhos iniciais previstos nos contratos de concessão, que terão por objetivo promover a recuperação da malha rodoviária, deverão ser concluídos no prazo de 12 (doze) meses contados da assinatura do TERMO DE TRANSFERÊNCIA, cuja tarifa de pedágio somente poderá ser cobrada dos usuários após a conclusão dos referidos trabalhos, e respectiva aprovação pelos órgãos reguladores.

Art. 2º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICATIVA

A crise econômica mundial que atinge a todos os países, em maior ou menor extensão, nos impõe e determina a obrigação de não ficarmos indiferentes ao que acontece, esperando que governos e governantes iluminados dêem solução aos problemas que estão devorando organizações, empregos, e a dignidade de cidadãos.

Não podemos permitir que os grupos dominantes políticos e econômicos que, na defesa dos seus interesses mesquinhos e corruptos, nos levaram ao CAOS, criado pelo modelo econômico selvagem, desumano e materialista continuem a nos impor soluções que não interessam ao bem comum, somente a esses grupos de interesse e seus parceiros.

Teremos de agir já, e sem cerimônia com os detentores do poder, pois os problemas que estão aí, e as soluções deles, nos dizem respeito, se não os enfrentarmos de frente, mais tarde ou mais cedo, os efeitos da crise mundial se fará sentir pesadamente aqui. E isto não queremos.

Então o problema que se nos apresenta em uma conjuntura assim delicada, é discutirmos problemas, prioridades, soluções, a aplicação e a distribuição dos recursos, para que sejam bem aplicados – pois ao

final somos os que pagam pelo desperdício dos recursos públicos.

Mais que nunca, o protagonismo cidadão e o controle social são indispensáveis.

Assegurar o desenvolvimento econômico sustentável e continuado do Estado do de Mato Grosso, em uma realidade mundial extremamente desfavorável é, atualmente, o desafio coletivo dos mato-grossenses.

O sucesso nessa empreitada dependerá muito da capacidade de resposta - da Sociedade e dos Governos - em produzir soluções eficazes e oportunas, que permitam preservar e ampliar a capacidade de competição da economia do Estado, nos mercados mundiais.

Parece haver amplo reconhecimento da necessidade de qualificar bem mais nossas redes logísticas, e de reduzir os nossos custos de transporte, onerados em demasia por diversas razões. Algumas destas tratáveis em curto prazo, outras não, são dependentes de medidas estruturais de médio e longo prazo. É necessário antes de tudo, que, dependemos de uma importante e urgente pelas características da nossa rede rodoviária, pela despropositada extensão da rede de rodovias com pedágio, e o valor injustificado das tarifas praticadas.

Isto precisa mudar, e nos sabemos como fazê-lo. Para começo de conversa, recomenda-se fazermos juntos, de forma transparente, e sem desperdício.

A rede rodoviária do Estado, tem problemas localizados de capacidade, de qualidade de pavimentos, de falta ou má qualidade de acostamentos, de sinalização inadequada, e de reduzidas características técnicas em vias estratégicas, impondo múltiplas e drásticas restrições de velocidade, determinando problemas de ultrapassagens perigosas e acidentes evitáveis.

Falta controle de acesso, faltam soluções para o desenvolvimento descontrolado das margens das rodovias, levando a obstrução lateral das grandes artérias produzindo efeitos estruturais e nefastos sobre a rede.

A falta de segurança é ingenuamente atribuída aos motoristas e a falta de policiamento. De fato falta gestão rodoviária com visão adequada dos problemas estruturais da rede.

É necessário urgente atacar esse problema estrutural – através de correta classificação funcional e do tratamento sistêmico de três variáveis – velocidade, controle de acesso e características das rodovias.

Sendo estas as razões do presente Projeto de Lei, submetido à zelosa análise dos meus pares que, após os estudos necessários, estou certo que o aprovarão, convertendo-se em norma de direito cogente.

Plenário das Deliberações “Deputado Renê Barbour” em 24 de Abril de 2019

Faissal
Deputado Estadual