

comissões

Comissão de Transportes analisa cobrança de pedágio eletrônico

Segundo deputados, modelo beneficia concessionária a custo zero e ônus é só do usuário



João Cumerlato, Pedro Donda, José Manuel Pombo, Giovanni Pengue Filho e João Caraméz

JOEL MELO - ROBERTO NAVARRO

O representante da Artesp, Giovanni Pengue Filho, fez um histórico das atividades da empresa Sem Parar, que atua na cobrança de pedágio eletrônico desde o ano 2000, bem como das que entraram no segmento a partir deste ano, DBTrans e Conectcar. Em seguida, o presidente da comissão, João Caraméz (PSDB), abriu a palavra para Pedro Donda, José Manuel Pombo e João Cumerlato, representantes das empresas citadas, para falarem dos serviços que oferecem, dos preços cobrados e da sistemática de recolhimento dos impostos.

Os principais questionamentos dos deputados foram quanto ao alto preço cobrado pelos "tags", pela manutenção, e pela taxa cobrada no sistema pré-pago (algumas vezes 10% do valor da recarga). A sistemática de cobrança aprovada pela Artesp, dá garantia do repasse integral do valor cobrado no pedágio – inadimplência zero para a concessionária, como chamou a atenção o deputado Carlão Pignatari (PSDB) –, que também economiza nos funcionários que deixa de colocar nos guichês de cobrança manual. As operadoras do pedágio eletrônico recebem sua

remuneração do que cobram a título de serviço.

A Sem Parar faturou no ano passado R\$ 513 milhões. As que estão entrando agora vão oferecer alternativas ao plano de assinatura oferecido pela Sem Parar, que cobra R\$ 12 de mensalidade. Para um usuário que vai todo o final de semana para Santos, por exemplo, e paga um pedágio de R\$ 21,20 (R\$ 84,40 por mês), os R\$ 12 correspondem a 14% ao mês, um absurdo, num país cuja inflação é 6% ao ano, conforme afirmou o deputado Orlando Morando (PSDB), que responsabilizou a Artesp que, segundo ele, não controla os preços. Marcos Neves (PV) chamou a atenção para o fato de a Artesp não ter promovido concorrência na escolha das operadoras, que estão encontrando alternativas para continuarem a disputar os 15,6 milhões de veículos que rodam no Estado, sem, contudo, concorrerem naquilo que é o essencial, isto é, o preço cobrado. Uma oferece a possibilidade de abastecer usando o tag e número de pontos por recarga. Outra oferece o tag e a mensalidade mais baratos. Com o fim do monopólio da Sem Parar, houve melhorias, mas o consumidor esperava mais, conforme ficou evidente na discussão que os representantes tiveram com os deputados.

Outra discussão na reunião foi sobre os investimentos que o governo vem fazendo na construção de praças de pedágio, para depois entregá-las para a iniciativa privada, sem contrapartida. As vantagens que os consumidores vislumbram de poder pagar apenas pelo que rodaram na estrada e que só será possível na modalidade ponto a ponto, carecem de uma adesão maior dos usuários e, interessado na modalidade, o governo constrói mais praças a fim de popularizar o ponto a ponto. Gerson Bittencourt e Alencar Santana, ambos do PT, condenaram esses gastos do governo.

Houve ainda discussão sobre o pagamento do ISS e do direito que os municípios têm à essa arrecadação, no modelo em que já estão sendo remunerados pelas concessionárias (pelos km. que a rodovia passa dentro do município). Orlando Morando pediu um estudo da Artesp sobre o assunto.

Participaram da reunião, além dos já citados, o deputado Antonio Mentor (PT), Roberto Morais (PPS), Baleia Rossi (PMDB) e Chico Sardelli (PV). A comissão aprovou ainda o parecer a dois projetos da pauta: o que altera a redação dada ao IPVA; e o que dá denominação a uma obra de arte.



Orlando Morando, Carlão Pignatari, Roberto Morais e Marcos Neves



Gerson Bittencourt, Alencar Santana e Antonio Mentor



Política, Cidadania e Cultura

Visite nossa página na internet e conheça nossos cursos

www.al.sp.gov.br

