

# COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

## PROJETO DE LEI Nº 2.996, DE 2015

Altera a Lei nº 11.314, de 3 de julho de 2006, para dispor sobre prazo referente ao apoio à transferência definitiva do domínio da malha rodoviária federal para os Estados, prevista na Medida Provisória nº 82, de 7 de dezembro de 2002.

**Autor:** Senado Federal

**Relator:** Deputado Nelson Marchezan Júnior

### I - RELATÓRIO

O projeto de lei em epígrafe autoriza o Poder Executivo, por meio do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT, autarquia vinculada ao Ministério dos Transportes, a continuar aplicando recursos federais em manutenção rodoviária nas rodovias transferidas aos Estados por força da medida Provisória nº 82, de 2002.

A Lei nº 11.314, de 3 de julho de 2006, autorizou o DNIT a utilizar recursos federais para executar obras e serviços nos trechos transferidos até o final daquele ano. Esse prazo veio sendo prorrogado a cada dois anos por meio de sucessivas medidas provisórias e o prazo dessa autorização expira em 31 de dezembro de 2015, prazo que o projeto pretende estender até 2025.

O projeto foi encaminhado à Câmara dos Deputados após aprovação no Senado Federal (PLS nº 508, de 2015).

No prazo regimental, não foram apresentadas emendas às proposições. O projeto tramita sob regime ordinário e está sujeito à apreciação conclusiva das Comissões (RICD, art. 24, II).

É o relatório.

## **II - VOTO DO RELATOR**

A Medida Provisória nº 82, de 07 de dezembro de 2002, é um dos maiores passivos do setor de infraestrutura, até o momento, no nosso entender, não resolvido definitivamente. Deu início a um processo de estadualização de rodovias federais, por meio da transferência de domínio aos Estados, que firmaram, com o Ministério dos Transportes, Termos de Transferência de Domínio onde se previa a efetivação completa da transferência até o mês de janeiro de 2006.

Para tanto, foi estipulado um valor de R\$130 mil por quilômetro transferido, o que incluía rodovias pavimentadas, outras apenas implantadas e, até mesmo, estradas ainda em leito natural. De acordo com a exposição de motivos da MP nº 82/02, este valor também serviria para indenizar os gastos que alguns Estados da federação brasileira empreenderam, ao longo dos anos, para realizar obras de manutenção e de melhoria nas estradas de rodagem federais.

Embora os Termos de Transferência de Domínio previssem a transferência gradual das rodovias, em quase todos os Estados – com exceção do Mato Grosso do Sul, que assumiu a gestão das rodovias – este fato não ocorreu efetivamente, até porque não foram realizados os inventários das estradas e de suas benfeitorias e acessórios, o que seria de responsabilidade da União.

Outro ponto que também contribuiu para a não efetivação das transferências foi que a determinação de quais estradas deveriam ser transferidas a cada ano ocorreu de forma unilateral, por meio de Portaria do Ministério dos Transportes. Nessas portarias ficou definido que o DNIT seria responsável pelo levantamento dos bens acessórios e benfeitorias das rodovias, para fins de comunicação aos órgãos e entidades da Administração Pública interessados, levantamentos esses que não foram realizados em tempo hábil para as transferências.

O processo também teve falhas formais que contribuíram para impedir sua conclusão com sucesso, como a falta de determinação legal que alterasse o Plano Nacional de Viação – PNV –, retirando os trechos transferidos da

relação de rodovias integrantes da malha federal, bem como a recepção legislativa das rodovias pelos Estados, por meio de alteração nos Planos Estaduais de Viação, incorporando as estradas transferidas.

Dessa forma, o que se verificou em quase todos os Estados foi o não recebimento efetivo das estradas, razão pela qual grande parte da malha entrou em acelerado processo de deterioração por todo esse período, visto que simplesmente deixaram de ser realizados até os mais básicos procedimentos de manutenção e conservação nessas vias.

O desfecho do abandono das estradas pelos Estados foi sentido por toda a sociedade e culminou com a necessidade de implementação, em 2006, do Programa de Trafegabilidade e Segurança das Estradas – PTSE –, conhecido como “Programa Tapa-Buraco”.

Depois dessa experiência negativa, o Governo Federal, por meio de sucessivas medidas provisórias, autorizou, até dezembro de 2015, os investimentos na malha estadualizada pela MP nº 82/2002. E a grande questão que emerge é a seguinte: em quanto tempo teremos um novo PTSE?

Corremos o risco concreto de experimentar uma rápida deterioração da malha. Alerto que, até o ano passado, tínhamos 22.000 km de rodovias mantidos pelo programa CREMA I, que prevê recuperação funcional da malha, e hoje contamos com pouco mais de 7.000 km cobertos. O CREMA está dando lugar à conserva e, depois da virada do ano, parte expressiva da malha estará sob responsabilidade dos Estados. Justamente no momento em que as discussões sobre o “Pacto Federativo” estão acaloradas.

Vislumbro risco concreto de não haver recursos nos Estados para a manutenção. De certa forma, seria cômodo para a União “lavar as mãos”, como Pilatos, aliviando um pouco a combalida situação fiscal. Mas é preciso estar atento às consequências. Estaremos caminhando para um apagão logístico, que pode ser mais perigoso que o elétrico. O apagão elétrico dá sinais, provoca reações imediatas. O logístico, por sua vez, é silente, insidioso. Como o câncer, mata o paciente aos poucos.

Como bem colocou autor do projeto, Senador José Serra, as consequências da atual crise econômica comprometem severa e prolongadamente as contas públicas dos entes da federação. Os Estados envolvidos nessa transferência das estradas federais não apresentam

condições fiscais de assumir as despesas para mantê-las, especialmente Minas Gerais, Bahia e Rio Grande do Sul, que receberam a maior quantidade de quilômetros. Considerando os parâmetros da MP nº 82, de 2002, estima-se um custo fiscal de R\$ 4,1 bilhões para manutenção das estradas transferidas.

Também é importante considerar que o DNIT é uma autarquia federal criada para implementar a política de infraestrutura do Sistema Federal de Viação, contando com Know-how, principalmente no que diz respeito à manutenção estrutural. O programa CREMA, desenvolvido em parceria com o Banco Mundial, é internacionalmente conhecido e copiado. Autarquia ainda conta com programas importantes como o de sinalização e segurança – BR Legal – e o de pesagem. Esses programas poderão ser desidratados caso a proposta em análise não seja aprovada.

Do ponto de vista fiscal agregado, a medida não acarreta impacto, pois os gastos com a manutenção dessas estradas já são realizados pelo governo federal. O que se propõe é a manutenção dessa sistemática até 2025, evitando-se que esse custo recaia sobre as contas estaduais no médio prazo. Em termos econômicos, a manutenção de bons padrões de pavimento e sinalização terá forte repercussão em termos de redução de custos de produção. Não é demais lembrar que o desafio da economia brasileira é o de aumento da produtividade.

Assim, para garantir o prosseguimento da manutenção nas rodovias federais brasileiras, evitando uma reedição do programa “tapa-buraco”, somos pela **aprovação** do PL nº 2.996, de 2015.

Sala da Comissão, em                      de                      de 2015.

Deputado NELSON MARCHEZAN JÚNIOR  
Relator