

COMISSÃO DE VIAÇÃO E TRANSPORTES

Projeto de Decreto Legislativo nº1.574, de 2001

Aprova o texto do Acordo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Oriental do Uruguai para a Construção de uma Segunda Ponte sobre o Rio Jaguarão, nas proximidades das Cidades de Jaguarão e Rio Branco, e Recuperação da Atual Ponte Barão de Mauá, celebrado em 21 de novembro de 2000.

Autor: Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional

Relator: Deputado NEUTON LIMA

I - Relatório

Acordo celebrado em novembro de 2000 para construção de nova ponte e recuperação da ponte existente sobre o Rio Jaguarão, na fronteira entre o Brasil e o Uruguai, foi encaminhado ao Congresso Nacional pela Mensagem nº 341, de 2001, para apreciação nos termos do disposto no art. 49, inciso I, da Constituição Federal. A referida Mensagem foi analisada preliminarmente pela Representação Brasileira na Comissão Parlamentar Conjunta do MERCOSUL, que opinou favoravelmente à matéria, e pela Comissão de Relações Exteriores e Defesa Nacional, que concluiu pela sua aprovação, na forma do Projeto de Decreto Legislativo em epígrafe.

A celebração do Acordo decorre, conforme explicitado em seu preâmbulo, da necessidade de construção de uma nova ponte rodoviária sobre o Rio Jaguarão, entre as cidades de Jaguarão, no Estado do Rio Grande do Sul, e Rio Branco, no Uruguai, para melhorar o fluxo internacional de passageiros e carga naquela região. Decorre, igualmente, da necessidade de recuperar a Ponte Barão de Mauá, em operação desde 1930, que representa o principal elo de ligação e um elemento importante do patrimônio histórico-arquitetônico dessas duas cidades fronteiriças.

Para a consecução do objetivo pretendido, os dois Países comprometem-se a criar uma Comissão Mista Brasileiro-Uruguai de Licitação, que deverá preparar a documentação necessária para o Termo de Referência do empreendimento, levando-se em conta a decisão dos Países de que a construção da nova ponte seja efetivada em regime de concessão de obra pública, sem o aval dos Governos e sem garantia de trânsito mínimo, com sua atribuição a um consórcio privado do qual participem empresas brasileiras e uruguaias. A Comissão Mista deve, ainda, preparar e executar a licitação pública relativa à obra da nova ponte, bem como à concomitante obra de recuperação da ponte atual, supervisionar o trabalho contratado, estabelecer as condições a serem cumpridas pelo concessionário quanto à realização das obras e à exploração da concessão. Deve, finalmente, supervisionar a manutenção, a operação e a exploração da nova ponte, durante o primeiro ano da concessão.

Os investimentos relativos às obras serão suportados no montante máximo de 50% pelas Partes, em igual proporção, e o restante pelo consórcio vencedor da licitação. Por outro lado, as despesas com desapropriações necessárias às obras em cada território nacional serão da responsabilidade exclusiva do País respectivo.

O projeto de Decreto Legislativo ressalva, no parágrafo único do seu art. 1º, a competência do Congresso para apreciar qualquer revisão do referido Acordo que possa acarretar encargos ou compromissos gravosos ao patrimônio nacional.

É o nosso relatório.

II – Voto do Relator

É fato notório que o transporte rodoviário representa papel da maior relevância na matriz de transporte brasileira, respondendo por cerca de dois terços das cargas movimentadas e mais de 90% do transporte de passageiros. A malha viária utilizada conta com cerca de 1,8 milhão de quilômetros de extensão, dos quais quase 150 mil asfaltados, sendo um terço sob jurisdição federal. À vista desse quadro, todo investimento na melhoria da infra-estrutura do transporte rodoviário tem importância vital, não apenas para o setor especificamente, mas para a economia do País como um todo.

No caso da região sul, a evolução das relações comerciais no âmbito do MERCOSUL fez aumentar ainda mais o fluxo de transporte, sobrepondo a infra-estrutura viária e determinando o imperativo de expansão. Inserem-se nesse contexto as obras objeto do presente Acordo – construção de nova ponte e restauração da ponte atual sobre o Rio Jaguarão, na fronteira entre o Brasil e o Uruguai. Essa providência vai permitir, como bem aponta a Exposição de Motivos enviada ao Presidente da República pelo Excelentíssimo Senhor Ministro Celso Lafer, o estabelecimento de um sistema integrado de passo de fronteira, com o melhor escoamento do tráfego pesado

através da nova ponte e a garantia da segurança necessária ao trânsito local de veículos leves entre as cidades de Uruguaiana, no Brasil, e Rio Branco, no Uruguai, pela atual ponte Barão de Mauá.

Diante do exposto, naquilo que compete a esse órgão técnico analisar, nosso voto é pela aprovação do Projeto de Decreto Legislativo nº 1.574/01.

Sala da Comissão, em _____ de _____ de 2002.

Deputado NEUTON LIMA
Relator