



## CÂMARA DOS DEPUTADOS

### PROJETO DE LEI Nº , DE 2005 (Do Sr. Bismarck Maia)

Estabelece a transferência direta dos recursos do Orçamento Geral da União destinados à Manutenção da Malha Rodoviária Federal para os Estados, o Distrito Federal e os Municípios e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Os recursos do Orçamento Geral da União, inclusive aqueles originários da Cide-combustíveis, destinados à Manutenção da Malha Rodoviária Federal serão transferidos diretamente aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios, para aplicação em:

- I – Sinalização Rodoviária;
- II – Operação do Sistema de Pesagem de Veículos;
- III – Restauração de Rodovias Federais;
- IV – Conservação Preventiva e Rotineira das Rodovias;
- V – Serviço de Manutenção Terceirizada de Rodovias;
- VI – Recuperação de Obras de Arte Especiais; e
- VII – Obras Rodoviárias Emergenciais.

§ 1º Serão aplicados segundo critérios técnicos a serem estabelecidos por grupo de trabalho integrado por representantes do Ministério dos Transportes e dos governos estaduais e municipais, levando em consideração o estado geral de conservação da malha rodoviária e seus aspectos sócio-econômicos.

§ 2º Os recursos serão repassados pela União aos Estados e ao Distrito Federal, mensalmente, até o oitavo dia útil do mês subsequente, mediante crédito específico em conta vinculada aberta para o atendimento das finalidades previstas no art. 1º desta Lei.



## CÂMARA DOS DEPUTADOS

§ 3º Havendo situações emergenciais, o disposto no §1º desse artigo será revisto para atendimento prioritário das obras rodoviárias emergenciais a que se referem o inciso VII de que trata este artigo.

Art. 2º Os governos estaduais e municipais efetuarão anualmente a prestação de contas relativos aos recursos transferidos e aplicados, na forma desta Lei, até o dia 28 de fevereiro do ano subsequente ao exercício financeiro em que ocorreram os repasses.

Art. 3º Aplica-se no que couber a Lei nº 10.336, de 19 de dezembro de 2001, com as alterações efetuadas pelas Leis nºs 10.636, de 30/12/2002 e 10.866, de 24/05/2004.

Art. 4º Sem prejuízo do controle exercido pelos Tribunais de Contas dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, os Estados e o Distrito Federal deverão encaminhar ao Tribunal de Contas da União relatório contendo demonstrativos das aplicações de recursos previstas no art. 1º desta Lei.

Art. 5º A partir do ano subsequente de vigência desta Lei, os recursos para financiamento da manutenção da malha rodoviária federal, disposto no art. 1º, serão financiados integralmente pelos recursos da Cide-combustíveis.

Art. 6º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

## JUSTIFICAÇÃO

A situação da malha rodoviária federal do País encontra-se em situação absolutamente crítica. Realidade que vem prejudicando, de maneira incisiva, o desenvolvimento econômico do Brasil. De acordo com a Confederação Nacional do Transporte – CNT, que divulgou recentemente os resultados de sua pesquisa anual sobre a situação das rodovias brasileiras, 74,7% da malha rodoviária foi considerada deficiente, ruim ou péssima. Esse resultado retratou, na realidade, o agravamento da deterioração da malha, que segundo pesquisa realizada em 2003 pela CNT já atingira o patamar de 74%.

Apesar de 60,5% do total das cargas e 96,6% do total dos passageiros serem transportados pelas estradas, evidenciando a imensa dependência do Brasil desse modal de transporte, o órgão responsável do Governo Federal pela manutenção, preservação e recuperação da malha rodoviária do País, o Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transporte – DNIT evidencia, sob todos os aspectos, falta de competência para cuidar das obrigações que lhe foram conferidas pela Lei nº 10.233, de 05/06/2001.



## CÂMARA DOS DEPUTADOS

A prova cabal desse fato transparece ao ser examinado o acompanhamento da execução orçamentária da União deste exercício fiscal pelo Ministério dos Transportes. Do total de R\$ 1.102.764.789,00 constantes do programa orçamentário 0220 – Manutenção da Malha Rodoviária Federal, em 2004, foram empenhados exatos R\$ 819.675.417,00. Desse total, no entanto, segundo dados disponíveis no SIAFI, o Ministério dos Transportes investiu nas rodovias, até o último dia 22 de outubro, apenas R\$ 175.658.851,00.

Ainda de acordo com a CNT, para que as rodovias brasileiras pudessem ser recuperadas em médio prazo, seria necessário o Governo Federal dispor-se a investir, no mínimo, R\$ 8 bilhões. Volume de recursos que garantiria a reconstrução total de 20 mil quilômetros de estradas e a reparação de outros 20 mil quilômetros, tem em vista o fato de que 1,5% das estradas estão totalmente destruídas, 11,1% possuem afundamentos, ondulações ou buracos, e mais 12,4% estão com o pavimento desgastado.

Ademais, da malha rodoviária, 21,5% apresentam trechos que estão trincados ou remendados, e além disso 40% das estradas não têm acostamento, 40% não têm placa de velocidade e cerca de dois terços não possui sinalização visível.

Para um país, como o Brasil, que escoa sua produção agrícola, que vem sustentando o positivo desempenho da balança comercial, pelas rodovias em direção aos portos, seria urgente, caso não se deseje ameaçar a retomada do crescimento econômico, deflagrar uma ofensiva destinada a recuperar a malha rodoviária nacional.

Em vez de essa necessidade ser transformada em efetiva prioridade pelo Governo Federal, o Ministério dos Transportes e o seu braço executivo, o DNIT, vêm se caracterizando pela improvisação absoluta. E a prova desse fato é que inexistem avanços na questão rodoviária brasileira, que não foi contemplada pelo Governo Federal com uma política pública, o que é atestado pela realização de obras improvisadas, destinadas a remendar, a tapar buracos.

A estagnação administrativa é comprovada, também, pela óbvia manipulação do uso dos recursos da Cide – combustíveis, tributo cobrado sobre a comercialização de combustíveis, recursos que totalizaram até agosto último o montante de R\$ 5 bilhões, mas que foram desviados para diversos fins.

A exaustão do modelo de gestão de conservação rodoviária, em relação ao Brasil, redundam, consoante trabalhos patrocinados pela Agência de Cooperação Técnica do Governo da Alemanha – GTZ e pela International Road Federation – IRF, em um prejuízo médio da ordem de R\$ 10 bilhões por ano, além dos milhares de



# CÂMARA DOS DEPUTADOS

mortos em acidentes em função da falta de recursos para um melhor policiamento, controle e educação para o trânsito.

De fato, para cada Real não aplicado na conservação gasta-se R\$ 3 em custos operacionais adicionais e, pelo menos, mais R\$ 3 para restaurar ou reconstruir as estradas que não foram conservadas. Isso indica que investimentos na conservação rodoviária resultam em taxas internas de retorno da ordem de 30% a 50%, fato que por si só recomenda uma análise aprofundada por parte dos economistas e planejadores do Governo Federal.

Nesse contexto, contamos com o apoio dos nobres pares para a aprovação deste projeto de lei.

**Sala das Sessões, em 10 de fevereiro de 2005.**

## Deputado Bismarck Maia