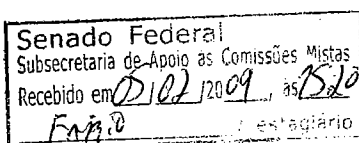


## APRESENTAÇÃO DE EMENDAS

Data 04/02/2009	Proposição <b>Medida Provisória nº 452, de 2008</b>			
Autor <b>DEP. JAIME MARTINS</b>			Nº do prontuário	
<input type="checkbox"/> 1. Supressiva <input type="checkbox"/> 2. Substitutiva <input type="checkbox"/> 3. Modificativa <input checked="" type="checkbox"/> 4. Aditiva <input type="checkbox"/> 5. Substitutivo global				
Página	Artigo	Parágrafo X	Inciso	Alínea



## TEXTO / JUSTIFICAÇÃO

## EMENDA MODIFICATIVA

Dê-se, nova redação ao art. 2º da Medida Provisória nº 452, de 2008:

Art. 2º O art. 19 da Lei nº 11.314, de 3 de julho de 2006, passa a vigorar com a seguinte redação, renumerando-se os demais:

“Art. 19º As transferências do domínio da malha rodoviária federal da União para os Estados, previstas nos Termos de Transferência celebrados na vigência da Medida Provisória nº 82, de 07 de dezembro de 2002, terão sua efetivação prorrogada, alterando assim o art. 19 da Lei nº 11.314, de 03 de julho de 2006, autorizando o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes – DNIT, a aplicar recursos federais em rodovias transferidas, para executar obras de conservação, recuperação, restauração, construção e sinalização e elaborar os estudos e projetos de engenharia que se fizerem necessários, desde que atendidas as condições previstas nesta lei.

Art. 20º fica estabelecido o prazo de sessenta dias, contado da publicação desta lei, para que os Estados manifestem ao Ministério dos Transportes interesse na prorrogação da transferência de domínio, nos termos desta lei.

Art. 21º A prorrogação dar-se-á mediante termo assinado pelo Ministro de Estado dos Transportes e pelo Governador do Estado, desde que atendidos os seguintes requisitos:

I – homologação, pelo DNIT e pelo Estado, do inventário das rodovias, bem como de seus acessórios e benfeitorias, o qual deverá ser realizado em conjunto pelas partes;

II – aprovação prévia, pelo Estado, de lei alterando o plano estadual de viação, de modo a incluir em sua malha rodoviária as rodovias objeto da transferência de que trata esta lei, tão logo alcançadas, para cada trecho, as condições previstas no art. 4º;

Art. 22º As rodovias objeto da transferência de que trata esta lei deverão ser entregues aos Estados nas seguintes condições:

I – para as rodovias duplicadas ou pavimentadas:



- a) pavimento em boas condições de trafegabilidade;
- b) acostamento bem conservado;
- c) obras de arte em boas condições;
- d) sinalização vertical e horizontal adequada e legível;
- e) sistema de drenagem em boas condições de operação;
- f) defensas metálicas ou barreiras de concreto em boas condições.

II – para as estradas implantadas e não pavimentadas:

- a) leito em boas condições de trafegabilidade;
- b) obras de arte em boas condições;

§ 1º A definição dos padrões técnicos que representem as condições previstas nos incisos I e II do *caput* deverá ser realizada de comum acordo entre a União e os Estados.

§ 2º A União realizará, prioritariamente, no intervalo de dez anos, as intervenções necessárias ao atendimento das condições previstas neste artigo, bem como concluirá os contratos de restauração, pavimentação ou duplicação em vigor na data da publicação desta lei.

§ 3º Os trechos de rodovias que já atenderem às condições estabelecidas no *caput* serão objeto de transferência imediata aos Estados.

§ 4º O atendimento aos padrões estabelecidos neste artigo será atestado, para as rodovias de cada Estado, por uma comissão de 3 (três) membros, com a seguinte composição:

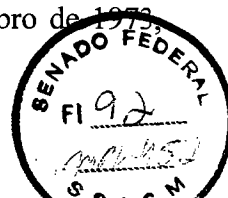
- a) um representante da União, designado pelo Ministro de Estado dos Transportes;
- b) um representante do Estado, designado pelo Governador;
- c) um representante com notório saber em engenharia rodoviária, escolhido de comum acordo entre as partes, preferencialmente ligado ao ensino superior de engenharia.

§ 5º Atendidas as condições estabelecidas neste artigo, a transferência dos respectivos trechos das rodovias ao Estado será considerada concluída, em caráter irrevogável e irretratável.

Art. 23º Poderá ocorrer substituição de trechos a serem estadualizados, de forma a preservar sob Domínio federal trechos de rodovias considerados de interesse para a integração nacional e continental, desde que em comum acordo entre a União e o Estado e em quilometragem equivalente.

Art. 24º Os valores repassados aos Estados por ocasião das transferências ocorridas sob a égide da Medida Provisória nº 82, de 2002, serão considerados a título de pagamento pela assunção da manutenção, conservação e operação definitiva das rodovias ora transferidas.

Art. 25º Deverão ser excluídos da Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, instituída pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973,



que institui o Plano Nacional de Viação, os trechos rodoviários já considerados, tecnicamente, em condições de serem transferidos;

Art. 26º Passarão a constar da Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, instituída pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, acrescidos da denominação “EM ESTADUALIZAÇÃO”, os trechos rodoviários a serem transferidos, mas que necessitam de melhorias.

Parágrafo único. Tão logo sejam atendidas as condições previstas no art. 4º, os trechos rodoviários constantes deste artigo serão excluídos da Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, instituída pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973.

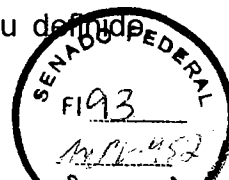
### JUSTIFICATIVA

A Medida Provisória nº 82, de 07 de dezembro de 2002, 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 últimos 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 Departamento Nacional de Infra Estrutura de Transportes – 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.

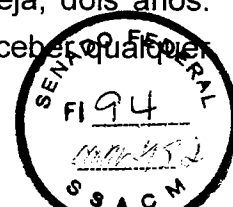
O processo também teve falhas formais que contribuíram para impedir sua conclusão com sucesso, como a falta de determinação legal que alterasse o Plano Nacional de Viação – PNV, retirando os trechos transferidos da relação de rodovias integrantes da malha federal, bem como a recepção legislativa das rodovias pelos Estados, por meio de alteração nos Planos Estaduais de Viação, incorporando as estradas transferidas.

Também houve desrespeito ao previsto no art. 3º da MP nº 82/2002, cujo conteúdo também se encontra na cláusula primeira e no parágrafo segundo da cláusula terceira dos Termos assinados pelos Governadores e pelo então Ministro dos Transportes, onde se estabelece que a cronologia das transferências deveria constar no anexo do Termo, que é um documento conjunto das partes, e não em Portaria do Ministério dos Transportes.

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 um 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.

Em razão dessa situação, o Governo Federal editou Medidas Provisórias que se converteram nas Leis nºs 11.314/2006 e 11.452/2007, as quais estabeleceram, respectivamente, até 31/12/2006 e 31/12/2008, que o DNIT poderia utilizar recursos federais para executar obras de conservação, recuperação, restauração, construção e sinalização das rodovias transferidas e para supervisionar e elaborar os estudos e projetos de engenharia que se fizerem necessários.

Como a situação ainda permanece, em grande parte dessas rodovias, sem solução final adequada, mostra-se necessária nova prorrogação desse prazo, pelo menos até 31/12/2010, ou seja, dois anos. Esse novo período evitará que essas estradas deixem de receber qualquer



tipo de manutenção ou investimentos a partir de 01/01/2009, e espera-se que seja suficiente para a conclusão da transferência definitiva do domínio da malha rodoviária federal para os Estados, sem prejuízo da segurança de seus usuários.

PARLAMENTAR

  
DEP. **JAI ME MARTINS**  
(PR-MG)

