



SENADO FEDERAL
SECRETARIA-GERAL DA MESA
SECRETARIA DE REGISTRO E REDAÇÃO PARLAMENTAR

REUNIÃO

30/03/2016 - 2ª - Comissão Mista da Medida Provisória nº 708, de 2015

O SR. PRESIDENTE (Sergio Souza. PMDB - PR) - Bom dia a todos!

Havendo número regimental, declaro aberta a 2ª Reunião da Comissão Mista destinada a examinar e emitir parecer sobre a Medida Provisória nº 708, de 2015.

O Senador Acir Gurgacz, que é o Relator da MP, está em outra Comissão, na Comissão de Serviços de Infraestrutura, e nos autorizou a dar início à nossa audiência pública. Logo, ele estará aqui conosco.

A presente reunião destina-se à realização de audiência pública para debater a matéria referente à MP 708.

Convido para tomar assento à mesa o Sr. Leonardo Nunes, que é Assessor Especial da Casa Civil da Presidência da República; a Srª Rejane Karam, que é Diretora de Planejamento da Secretaria de Infraestrutura e Logística do Estado do Paraná - convido-a para tomar assento aqui à minha esquerda -; o Sr. Luciano de Souza Castro, Secretário de Gestão de Programas de Transportes do Ministério dos Transportes.

Sr. Luciano, por favor, pode sentar-se ali. A gente aguarda o Acir chegar aqui.

Convido ainda Carlos Barros, que é Diretor de Planejamento e Pesquisa Interino do DNIT.

Esta audiência pública será realizada em caráter interativo, com a possibilidade de participação popular. As pessoas que tenham interesse em participar podem enviar comentários pelo endereço www.senado.leg.br/ecidadania ou pelo telefone 0800-612211.

De acordo com o art. 94, §§2º e 3º, do Regimento Interno do Senado Federal, combinado com o art. 256 do Regimento da Câmara dos Deputados, a Presidência adotará as seguintes normas: cada convidado fará uma exposição por dez minutos, e, em seguida, abriremos a fase de interpelação pelos Srs. Parlamentares. Os Srs. Parlamentares vão falar por ordem de inscrição. A inscrição já está aberta aqui à mesa.

Vou quebrar um pouquinho o protocolo.

Eu gostaria que, rapidamente, em cinco minutos, o Tarcísio, que é consultor da Câmara dos Deputados e que fez para mim um estudo sobre essa medida provisória, explicasse o que é esta Medida Provisória nº 708. Na sequência, vai falar a Casa Civil, pelo Governo; a Rejane, pelos Estados, pelas secretarias estaduais; o DNIT; e o Ministério dos Transportes, cada um na sua área. Então, o Tarcísio, sem nenhuma tendência, poderia rapidamente nos explicar o que é esta Medida Provisória nº 708.

Por favor, Tarcísio!

O SR. TARCÍSIO GOMES DE FREITAS - Bom dia, Sr. Presidente!

Bom dia a todos que fazem parte da Mesa, o Deputado Luciano Castro, nosso Secretário de Gestão do Ministério dos Transportes; meu amigo Carlos Barros, Diretor de Planejamento e Pesquisa; o representante da Casa Civil, o Leonardo; a Srª Rejane, que representa o Governo do Estado do Paraná!

Essa medida provisória, de certa forma, tende a resolver um problema que, provavelmente, teríamos em função da Medida Provisória nº 82, de 2002. Nessa medida, foram repassados para os Estados cerca de 14 mil quilômetros de rodovia, para que os Estados fizessem a manutenção. Em 2006, tivemos um problema sério em termos de manutenção que gerou o

Programa de Trafegabilidade e Segurança das Estradas. E, a partir de 2007, o Governo Federal veio sendo autorizado, por meio de medidas provisórias, a fazer investimentos nas rodovias federais. Essas medidas provisórias foram renovadas a cada dois anos.

Houve uma intervenção do Tribunal de Contas da União, que entendeu que essas rodovias eram estaduais, que questionou o porquê de o Governo Federal fazer investimentos nessas rodovias e que solicitou que fossem exigidas as prestações de contas dos gestores nos Estados e que, se não houvesse a prestação de contas, fossem abertas as tomadas de contas especiais.

Houve uma solução política para isso, que foi a edição de uma medida provisória, convertida em lei, que limitava a atuação do DNIT, a possibilidade de o DNIT investir nessas rodovias até dezembro de 2015, mas houve também já a sensibilidade, que resultou nessa Medida Provisória nº 708, que, se não houvesse acordo em que a União realmente assumisse parte dessa malha, parte dessa atribuição, não haveria condição fiscal para os Estados assumirem a rodovia. Então, acho que é uma medida provisória que nasce de um consenso. Ela é importante para todos os lados, para a União manter a integridade da malha rodoviária federal e também para que os Estados possam explorar aquilo que é mais viável do ponto de vista econômico, aquilo que eles vão ter capacidade financeira para arcar, também devolvendo para a União aqueles trechos em que não vai haver possibilidade, não vai haver espaço fiscal para manter.

A medida provisória estabelece alguns requisitos para que haja essa transferência. Um deles é que a rodovia contemple aqueles requisitos que a Lei do SNV estabeleceu para rodovias integrantes da rede de integração rodoviária. As rodovias que estavam listadas nessa rede faziam parte de um anexo, esse anexo foi vetado, não existe hoje, mas há um consenso entre União e Estados daquilo que é importante do ponto de vista de logística, rodovias que estão previstas no PIN, rodovias que são de interesse de segurança, em faixa de fronteira etc., que devem ser então federalizadas e a União deve assumir. Basicamente, acho que é esse o mote da medida provisória, que é bastante importante para o País, para a logística nacional.

O SR. PRESIDENTE (Sergio Souza. PMDB - PR) - Obrigado, Tarcísio.

Dando sequência, passo a palavra ao Leonardo Nunes, Assessor Especial da Casa Civil.

O SR. LEONARDO NUNES - Bom dia, senhoras e senhores!

Em primeiro lugar, eu gostaria de agradecer a todos, em nome da Casa Civil, pela oportunidade de debater a Medida Provisória nº 708.

Como fala geral, eu gostaria apenas de ressaltar o processo que envolveu a construção dessa proposta. O Ministério dos Transportes, desde o ano passado, vem estudando uma proposta técnica que pudesse, de alguma forma, atender aos interesses dos Estados e da União. No fim do ano passado, nós construímos um grupo técnico dentro do Governo, que envolveu Ministério dos Transportes, Ministério do Planejamento e Casa Civil. Durante três meses, nós nos reunimos semanalmente e construímos uma proposta técnica que pudesse gerar o critério de divisão desses 14.000km envolvidos na Medida Provisória nº 708.

Feito esse esforço para construção de uma proposta de Governo, nós chamamos ao Palácio do Planalto os 14 Estados envolvidos na medida provisória, passamos quase uma semana nos reunindo durante todo o dia com esses 14 Estados, apresentamos as nossas propostas técnicas, ouvimos as ponderações dos Estados e suas contrapropostas e, ao final de todo o processo, construímos uma proposta, essa que chega ao Congresso Nacional, que tem a chancela dos governos estaduais, discutida com cada governo estadual envolvido na medida provisória. Então, isso que vem ao Congresso Nacional, que vem a vocês, é produto de um esforço de Governo, um esforço técnico e um esforço de diálogo do Governo Federal com os Estados envolvidos na medida provisória.

O SR. PRESIDENTE (Sergio Souza. PMDB - PR) - Obrigado, Leonardo Nunes.

Passo a palavra agora à Dr^a Rejane Karam, que é Diretora de Planejamento da Secretaria de Infraestrutura e Logística do Estado do Paraná.

A doutora tem uma apresentação, é isso? Se puderem, então, colocar no telão. V. S^a tem um prazo de dez minutos para apresentação.

A SR^a REJANE KARAM - Bom dia!

Bem, na verdade, a nossa apresentação é pautada exatamente naquilo que já foi dito pelo Sr. Tarcísio, fazendo um resumo geral do contexto da Medida Provisória nº 82 e da Medida Provisória nº 708.

Eu queria só salientar que, de fato, esta Medida Provisória nº 708 para os Estados veio justamente trazer a conciliação, veio trazer a possibilidade da negociação entre Estados e União, para que possamos chegar a uma definição, a um ponto comum em relação às rodovias, que devem ou não ser transferidas aos Estados definitivamente.

Os Estados constantes da Medida Provisória nº 82, com suas respectivas extensões e valores recebidos à época, somam 14.800km. Embora muitos dos Estados, por exemplo, da Região Sudeste não estejam presentes nessa relação, muitos desses Estados acabam sendo comprometidos, porque a cadeia produtiva, o sistema produtivo perpassa Estados; e quando se interrompe uma rodovia dentro de um Estado e a transforma em estadual, usa recursos estaduais, que são escassos, num esforço muito maior, prejudica-se todo esse sistema em relação à sua continuidade. São 14.805km.

Pode passar, por favor.

Esse quadro ficou um pouco comprometido, mas a malha é assim distribuída no Brasil.

O impasse sobre os valores repassados aos Estados foi resolvido, como o Sr. Tarcísio já falou, pela Lei nº 12.872, de 2013, que reconhece a titularidade e considera os recursos de natureza indenizatória. Isso desobrigaria a prestação de contas. Resolveu-se, portanto, a questão dos recursos repassados. Continuou o impasse em relação à sua manutenção. Os instrumentos legais que se sucederam à MP 82 no sentido de garantir a manutenção dessas rodovias foram a Lei nº 11.314 e as autorizações prorrogadas sucessivamente até 2012. A última autorização foi estabelecida pela Lei nº 12.833, que garantiu recursos federais aos trechos da MP até 31 de dezembro de 2015.

Aí é que se abriu de fato uma condição de negociação frutífera entre Estados e União através da Medida Provisória nº 82, que, no nosso entendimento, tem três pilares principais: a definição de trechos de interesse federal, a definição do que se fará com os trechos que estão no Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) e aquela definição de trechos que o Governo Federal não tem interesse. Obviamente, aí, tem-se que chegar a um consenso com os Estados, e é o que está sendo feito ao longo desses últimos meses.

A Medida Provisória nº 708, então, dentro dessas três linhas de atuação, autorizou a União a reincorporar os trechos da MP passíveis de enquadramento no art. 16 da Lei nº 12.379, permitiu que se continuassem as obras do PAC e autorizou recursos federais no máximo prazo de 210 dias.

Aqui eu gostaria até de dar um testemunho. Quando nós fizemos um grande programa de federalização de rodovias no Estado do Paraná, em 2009, fizemos isso deixando uma lacuna muito séria. A dificuldade que nós tivemos foi de não definir um prazo de transição para que o Governo Federal tivesse tempo hábil para fazer as licitações, iniciar processos de conservação e de manutenção dessas rodovias. Isso causou um problema seriíssimo. Por dois anos ou um ano e pouco, as rodovias ficaram sem manutenção, e o Estado, como já havia recebido o termo dele de recebimento, já havia portaria ministerial, saiu fora.

Esses 210 dias - eu até estava conversando há pouco com um colega - realmente talvez não sejam suficientes para que se tenha condições de licitar as conservações e manutenções dessas rodovias no futuro, das rodovias que serão incorporadas ao sistema estadual. Esse é o único ponto da Medida Provisória nº 708 em que nós colocamos uma certa dúvida. De um modo geral, ela atende, porque permite a negociação, permite a definição desses trechos e do consenso.

Aqui estão as prerrogativas da Lei nº 12.379, que permitem que a gente inclua rodovias que tenham grande interesse nacional, promoção da integração, relevância econômica, ligação com Estados entre si. Esses itens, esses parâmetros, deixam um leque suficientemente grande para que os Estados e o Governo Federal cheguem a um consenso. Isso é importante.

Essas são as rodovias, no caso do Paraná. Eu trouxe um pouquinho mais do Paraná, mas eu vou passar rapidamente, porque acho que aqui o fórum é geral. São as rodovias, do caso do Paraná, que estão na medida provisória original. Em seguida, há um mapa da proposta que o Governo Federal fez ao Paraná e, a partir daí, das negociações que continuaram ocorrendo, das informações que nós passamos ao Governo Federal e recebemos deles no sentido de chegarmos a um consenso.

Inicialmente, nas últimas negociações, foi feita essa composição. O Paraná ofereceu ficar com 248km de rodovias, e a União gostaria, queria, propôs a nós 573km. Isso tudo ainda está em uma fase de avaliação de todas as argumentações trazidas.

Esses trechos em verde são os trechos que nós gostaríamos de manter no Governo Federal, e os trechos em amarelo são os trechos que nós temos interesse em absorver. Por que nós os consideramos passíveis de absorção pelo Estado? Porque eles não estão integrados a um corredor, não têm condições de continuidade para um corredor de longa distância. São trechos que ficaram soltos na malha.

Aqui eu abro cada um. A BR-163 é indiscutível, o próprio Governo Federal considera importante a reincorporação. Ela faz parte do corredor pan-americano, está na faixa de fronteira.

A BR-487, a BR-158, a BR-373, também nesse contexto; a BR-272, que liga Guaíra a Campo Mourão, esse segmento também formaria um corredor, que eu mostrei no primeiro mapa. A partir da conclusão da implantação de um trecho

faltante, nós teríamos um corredor importantíssimo de ligação do Mato Grosso do Sul com Campo Mourão, que é um centro produtivo importantíssimo do Estado, onde se concentram as grandes cooperativas do Estado.

A BR-373, pela rota atual que ela faz hoje, é um corredor importante para o sistema produtivo regional.

A BR-476, que vem de São Paulo, sendo que um segmento dela já está em um programa de concessões.

Aí estão os grandes corredores já estabelecidos. Aqui eu apresentei algumas situações pontuais, que são entroncamentos importantes dentro do Estado do Paraná, mas eu vou passar isso adiante, porque não é o caso aqui neste fórum.

As áreas urbanas de União da Vitória e de Cascavel, nós concordamos em absorver.

A medida provisória, atualmente, tem 14 pedidos de emendas em análise no Congresso Nacional. Isso eu falo em nome de outros Estados da Federação, porque nosso Diretor-Geral do DER vem representando a Associação Brasileira de DERs, e a gente conduziu, portanto, uma união de conhecimento, de esforços e de interesses dos Estados que estão envolvidos na medida provisória: nós entendemos que a Medida Provisória nº 708, da forma como ela está, fora alguns detalhes, como a ampliação desse prazo para que os Estados possam fazer efetivamente seus processos licitatórios e incorporar as rodovias, está na medida certa do que deve ser.

Se nós incluirmos na Medida Provisória nº 708, na sua formatação para lei, trechos que não fazem parte do contexto da Medida Provisória nº 82, nós corremos um sério risco de jogar no chão todos os esforços que têm sido envidados até agora para se resolver um impasse de 13 anos.

Então, é importante que tenhamos foco nos trechos que estão na Medida Provisória. E outros poderão ser avaliados no momento seguinte.

O prazo é até 1º de junho, como todos sabem. Estou sendo repetitiva. É importante chegarmos a esse consenso. Essa é a grande preocupação do Estado.

Foi feita a prorrogação.

Pode passar, por favor.

Essa é a nossa grande preocupação: se não for convertida em lei, tudo o que estamos discutindo, tudo a que se chegou de consenso até agora, as obras do PAC, enfim, tudo vai por água abaixo.

Então é importantíssimo chegarmos ao final desse trabalho com o foco na Medida Provisória nº 82.

Obrigada.

O SR. PRESIDENTE (Sergio Souza. PMDB - PR) - Obrigado, Drª Rejane.

De imediato, passo a palavra ao Dr. Luciano de Souza Castro, Secretário de Gestão dos Programas de Transportes do Ministério dos Transportes.

O SR. LUCIANO DE SOUZA CASTRO - Bom dia a todos!

Quero cumprimentar o nosso Presidente, Deputado Sérgio Souza; o meu amigo, Deputado Bilac Pinto, nosso companheiro de Minas Gerais; o Dr. Leonardo, da Casa Civil, nosso companheiro de discussão profunda em torno dessa matéria; a Drª Rejane, uma lutadora pelas rodovias do Paraná; e o nosso Diretor Carlos Barros, do DNIT; cumprimento todos os técnicos que aqui estão na pessoa do Dr. Tarcísio, companheiro antigo e profundo conhecedor do sistema de transporte brasileiro.

Eu gostaria, inicialmente, Sr. Presidente, de pedir ao Diretor para fazer uma apresentação. Eu vou fazendo alguns comentários no decorrer da apresentação dele.

Euler, vamos começar.

Ele vai falar de lá e as projeções vão acontecer.

Apenas para começar um pouco lá atrás, eu era Deputado aqui quando o Presidente Fernando Henrique Cardoso, no seu governo, concebeu a ideia de transferência de rodovias federais para o âmbito estadual.

Por que isso foi feito? Apenas para voltarmos àquela memória muito importante que o Tarcísio levantou aqui. Isso foi feito porque o governo de Minas, à época, de Itamar Franco, tinha sérias dificuldades financeiras e precisava socorrer o Estado. Daí se resolveu criar uma transferência dessas rodovias para o Estado. E o objetivo da época era, ao transferir um grupo de rodovias para o Estado - isso representava, lá em Minas a maior transferência - algo em torno de R\$700 milhões.

Em tese, e na época isso foi discutido - eu era Parlamentar, Deputado -, esse recurso que foi transferido deveria estar vinculado à manutenção. E não esteve. Se estivesse, não poderia resolver os problemas que tinha o Estado de Minas. Foram usados os recursos para pagamento de pessoal, que era o problema mais crucial, e para outras finalidades urgentes para o Estado.

Na ocasião, o Governo não poderia fazer isso somente para o Estado de Minas. Seria muito casuístico. Então, o Governo resolveu abrir para os outros Estados essa possibilidade.

Nós temos 15 Estados que, no momento, se habilitaram nesse processo. Esses Estados todos, em função da malha proposta, receberam uma soma de recursos para essa finalidade. Eles utilizaram esses recursos, assim como Minas Gerais, livremente. Na realidade, poucos ou quase nenhum deles aplicou esses recursos na malha rodoviária federal, inclusive o Estado do Paraná. Ele não usou na malha rodoviária federal.

Usaram na malha rodoviária federal, usaram para atender as suas necessidades que eram mais urgentes e prementes. Aqui, não cabe o julgamento quanto a essa questão.

Esse é um problema que vem se arrastando há muito tempo, com prorrogações e prorrogações.

Eu quero que o Euler comece a projetar. Na realidade, já houve comentários sobre isso anteriormente tanto da Rejane quando do Tarcísio, que enriquecem também o debate.

O SR. EULER JOSÉ DOS SANTOS - Bom dia a todos! Bom dia, Deputado! Bom dia, Secretário! Bom dia, Léo! Bom dia, Rejane! Bom dia, Carlos! Bom dia a todos!

Um dos principais objetivos da MP 708 foi reincorporar à malha federal trechos de rodovias transferidas ao Estado e ao Distrito Federal em função da MP 82, de 7 de dezembro de 2002, conforme esclareceram todas as apresentações até o momento, deixando bem claro que foi necessária a colocação de critérios para que pudéssemos definir alguma prioridade ou como ser essa malha dos Estados reincorporada ao âmbito federal. Para isso, todos os estudos e levantamentos se basearam na Lei nº 12.379, em seu art. 16, que estabelece o Rinter (Rede de Integração Nacional).

Dentro desses critérios, pudemos muito bem estabelecer rodovias que poderiam fazer parte dessa malha e ser reincorporadas à malha federal.

O SR. LUCIANO DE SOUZA CASTRO - Um comentário apenas.

Eu acho que o Rinter é muito benevolente, pois ele abraça qualquer possibilidade. Bastando poder e querer enxergar um pouco mais, o Rinter permite que tudo se possa, de alguma forma, ser enquadrado num critério desses.

O SR. EULER JOSÉ DOS SANTOS - É importante ressaltar o que a Rejane lembrou muito bem: é impossível hoje tentar uma absorção de toda a malha. E, dentro do Rinter, procuramos trabalhar com todas as rodovias que representam, realmente, relevância econômica, importância, fluxo de tráfico, interligação de capitais, interligação de regiões socioeconômicas importantes para o País.

Só fazendo mais um breve histórico, de que todo mundo já tomou conhecimento, a medida foi editada em 7 de dezembro de 2002. Na época, foram transferidos 14.506km. Foi feito um repasse de R\$130 mil por quilômetro à época. Hoje, atualizado, estimam-se em 300.000km. E 15 Estados participaram do programa. Somente Pernambuco absorveu a sua malha imediatamente de 350,5km. Quanto aos demais Estados, Minas Gerais absorveu uma parte, outros Estados absorveram pequenas partes, mas a grande maioria não absorveu nada. Nesse quadro, está apresentado o que foi colocado para cada Estado em termos de absorção por ordem decrescente da malha absorvida.

A medida provisória foi vetada em maio de 2003. Com isso, gerou-se um impasse com os Estados, pois não havia definição de quem teria a posse e o domínio e quem efetuaria a manutenção nesses trechos, gerando, como muito bem lembrou o Dr. Tarcísio, a questão do PETSE, que foi um programa feito em 2006 pelo DNIT para fazer uma recuperação de toda essa malha rodoviária.

O SR. LUCIANO DE SOUZA CASTRO - Uma observação.

Na realidade, quando essas rodovias foram transferidas, as Assembleias Legislativas deveriam ter feito atos ou leis para incorporarem essa malha, mas nunca o fizeram. Ficou assim: "Eu tenho e não tenho, é meu e não é". Aí essa coisa ficou no vazio. Na realidade, as rodovias são estaduais. A partir do advento da medida provisória, elas se tornaram estaduais, elas não são mais federais.

Então, eu não sei se houve alguma Assembleia que tenha feito isso, mas...

(Intervenção fora do microfone.)

O SR. LUCIANO DE SOUZA CASTRO - Em Pernambuco, porque ele incorporou todas de vez. No resto, nenhuma fez. Na realidade, não quiseram abraçar isso de todo.

O SR. EULER JOSÉ DOS SANTOS - Prosseguindo, para manter a boa trafegabilidade nessas rodovias, foi editada a Lei nº 11.314 em 2006 que permitiu a execução dos serviços do PETSE.

Essa autorização foi sendo prorrogada sucessivas vezes, até que a Lei nº 12.833, de 2013, prorrogou, possibilitou que o DNIT efetuasse manutenção nessas rodovias até 31 de dezembro de 2015. Por isso, a necessidade de termos lançado essa MP 708, no final de 2015, para que os Estados não ficassem sozinhos nessa manutenção.

A Lei nº 12.833 autoriza o DNIT a aplicar recursos federais nas rodovias, até 31 de dezembro. E a Lei nº 12.872, como também muito bem esclareceu o Dr. Tarcísio, determinou que as rodovias eram de posse dos Estados para resolver toda a pendência jurídica, em função da definição e da prestação de contas dos recursos aplicados nas rodovias.

(Soa a campanha.)

O SR. EULER JOSÉ DOS SANTOS - No processo de discussão da MP 82, que se transformou na 708, houve uma primeira reunião com os Estados, em fevereiro de 2015, e uma segunda reunião com os Estados membros, em novembro de 2015, ambas as reuniões para que pudéssemos preparar os Estados para que eles se conscientizassem da necessidade de absorção e pudessem colocar esses valores em seus orçamentos.

O SR. LUCIANO DE SOUZA CASTRO - Um instante apenas para informar que nós nos reunimos com os Secretários de Infraestrutura dos Estados, com os diretores e técnicos dos DERs estaduais e também com superintendentes do DNIT nos Estados. Ouvi várias versões e as interpretações que dariam a essas rodovias. Então, esse processo todo se estendeu durante o ano passado.

Aqui está o Deputado Bilac Pinto, que esteve várias vezes conosco trazendo as suas demandas de Minas Gerais, além dos Parlamentares que nos procuraram levando essas demandas. Nós os ouvimos e fomos criando, estabelecendo uma modelagem para depois levar à discussão da Casa Civil e do Ministério do Planejamento.

O SR. EULER JOSÉ DOS SANTOS - Em 30 de dezembro, foi emitida a MP 708, que autoriza a União a reincorporar os trechos de rodovias federais transferidos aos Estados e ao Distrito Federal por força da Medida Provisória nº 82, de 7 de dezembro de 2002.

A situação atual: discussão da elaboração do decreto que regulamenta a MP, discussão pela Casa Civil, em conjunto com os Ministérios do Planejamento e Transportes, para definição da malha a ser reincorporada no âmbito federal e a que permanecesse com os Estados. As discussões estão acontecendo. A Casa Civil tem coordenado, tem chamado os Estados, tem chamado as suas Secretarias de Infraestrutura ou de Transporte para discutir o assunto com cada um, em separado, tentando encontrar a melhor solução para atender as demandas dessa MP.

Muito obrigado a todos.

O SR. LUCIANO DE SOUZA CASTRO - Após essa discussão toda que fizemos, nós estivemos na Casa Civil e no Ministério do Planejamento, participando de uma rodada de discussão muito grande. Por orientação do Governo da Presidenta Dilma, o objetivo era ouvir os governadores dos Estados e as áreas técnicas dos Estados com vistas a ajustar as propostas.

Isso foi feito em várias rodadas de reunião. Todos participaram. A Rejane participou com um grupo do Paraná. Então, o Governo demonstrou, de forma muito clara, uma forma de tentar equacionar e conciliar interesses para que nós possamos chegar a uma proposta que seja a mais viável.

Há uma série, Sr. Presidente, de emendas apresentadas na proposta, algumas nós temos até ponderado na Casa Civil. Também estávamos discutindo aqui que nós prevemos o prazo de manutenção de 210 dias. Alguns pedem essa prorrogação do prazo, para que se estenda um pouco mais. Eles querem dois anos. O Governo entende que dois anos é muito também, é uma sobrecarga maior em termos de custo, mas estaríamos dispostos a discutir alguma coisa intermediária para estender essa questão da manutenção.

Há também que se esclarecer o que são obras do PAC e a essas será dada continuidade até o seu término, independente das rodovias serem estaduais ou voltarem a ser federalizadas.

Então, isso é uma garantia que se dá, porque não vai haver interrupção de obra. As obras vão terminar talvez num ritmo mais lento em razão das maiores dificuldades financeiras, mas as obras vão terminar, sob a responsabilidade do Governo Federal.

Quero dizer que o Governo nisso cedeu com vista a esse entendimento. Mesmo sabendo que essa malha é uma malha estadual, não federal, o Governo estaria disposto a reabsorver grande parte dela com vista a ajudar os Estados. É um gesto com os Estados. É uma determinação da Presidenta da República para, com um gesto com os Estados, demonstrar que o Governo quer construir essa parceria, para evitar um ônus maior para os Estados, porque sabe das dificuldades que os Estados brasileiros estão enfrentando. Então, a gente quer absorver isso.

Há emendas importantes que podem ser observadas.

(Soa a campanha.)

O SR. LUCIANO DE SOUZA CASTRO - Inclusive, há uma emenda apresentada pelo Deputado Bilac Pinto. Quero sugerir, Sr. Presidente, que ela possa ser encaminhada por V. Ex^a depois ao Relator, com vista a buscar um entendimento não total, mas, talvez, parcial que possa ajustar essa emenda, apesar de grande parte dela já estar incorporada ao próprio texto. É uma questão de ajuste. Poderíamos caminhar dessa forma.

Estou aqui aberto aos questionamentos, para que possamos respondê-los.

Obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Sergio Souza. PMDB - PR) - Muito obrigado, Dr. Luciano.

Precisamos ouvir agora o Dr. Carlos Barros, que é Diretor de Planejamento. Após a fala dele, abro a palavra aos Srs. Parlamentares.

O Dr. Carlos Barros tem a palavra pelo tempo determinado.

O SR. BILAC PINTO (PR - MG) - Eu queria pedir que fizesse a minha inscrição, por favor, Sr. Presidente.

O SR. CARLOS BARROS - Bom dia, Deputado Sergio Souza, Presidente da Comissão; Secretário Luciano Castro; Sr. Leonardo Nunes, representante da Casa Civil; Diretora Rejane Karam, representante do Governo do Estado do Paraná!

Cumprimento o Deputado Bilac Pinto, através do qual cumprimento todos os Parlamentares aqui presentes.

Cumprimento o Dr. Tarcísio, que foi nosso Diretor Executivo, em nome de quem rendo homenagens a todos os servidores aqui presentes.

Minha fala vai ser muito breve, Presidente.

A SR^a MARGARIDA SALOMÃO (PT - MG. *Fora do microfone.*) - Dr. Carlos, eu lhe peço para falar mais perto.

O SR. CARLOS BARROS - Pois não. O.k.! Está melhor!

Minha fala vai ser breve, em função da contribuição que o DNIT tem feito ao longo deste processo de discussão. A nossa participação se restringe, além-se a questões técnicas envolvidas, como a própria medida provisória estabelece. A MP tem de atender os requisitos estabelecidos no art. 16 da Lei nº 12.379, que estabelece os critérios. Como o próprio Secretário falou, são critérios que podem ser bastante abrangentes.

O DNIT, junto com a SED e com as superintendências regionais, tem contribuído no processo de discussão, indicando, tecnicamente, o que ele entende que é pertinente a essas questões. Nesse processo de discussão, o DNIT foi se posicionando, construindo, é lógico, junto com os próprios Estados esse posicionamento.

Como órgão executivo do Ministério dos Transportes, a gente incluiu na discussão essas sugestões ao Ministério, para que este, como órgão formulador de políticas de transporte, se posicionasse perante o foro de discussão e o Governo Federal.

Então, basicamente, a gente se atém a, dentro desta discussão, entender e indicar quais são as questões mais pertinentes, mais atinentes à discussão. Isso posto, a gente considera que a participação do DNIT se atém a essas questões basicamente.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Sergio Souza. PMDB - PR) - Eu é que lhe agradeço, Sr. Carlos Barros.

Passo agora a palavra ao Deputado Bilac Pinto.

V. Ex^a tem o tempo necessário para indagar os palestrantes.

O SR. BILAC PINTO (PR - MG) - Bom dia a todos!

Quero cumprimentar o Sr. Presidente, o Deputado e colega Sergio Souza.

Tomo também a liberdade de cumprimentar o Luciano Castro, que foi nosso líder de partido aqui, que foi Parlamentar por muitos anos e que hoje ocupa o cargo de Secretário de Gestão de Programas de Transportes do Ministério dos Transportes.

Quero cumprimentar o Leonardo Nunes, que aqui representa a Casa Civil; a Dr^a Rejane Karam; o Deputado Carlos Barros, que está no DNIT conosco; a Deputada Margarida, minha colega aqui.

Faço apenas, Sr. Presidente, algumas observações.

Acho que todos nós temos um conhecimento profundo do que trata essa medida provisória. O Luciano Castro fez uma observação quanto à sua origem. Houve um problema em Minas Gerais com o ex-Governador Itamar Franco, e o Presidente Fernando Henrique acabou fazendo o repasse dos recursos não vinculados e estendeu também para os outros Estados federados.

Em suma, hoje nós temos aí 15 Estados federados nessa situação. São 14.500km de malha rodoviária federal que vão ser passadas para os Estados e, particularmente, no caso de Minas, temos aproximadamente 6.006km.

Qual é a colocação e a minha indagação aqui? Os Estados federados, por mais que muitos tenham a opção de assumirem a malha rodoviária federal, a colocação que se tem é muito clara. Evidentemente, não conheço a situação do Paraná, como foi colocado aqui pela Dr^a Rejane, mas a situação de Minas eu conheço muito bem, por já ter trabalhado como Secretário de Estado tanto do Governador Aécio Neves como do Governador Antonio Anastasia. Os Estados não têm a menor capacidade de assumir um volume desses de malha rodoviária, como está sendo colocado para que assumam.

Nós estamos vivendo um momento delicado no País, um momento de recessão, um momento de desequilíbrio nas contas públicas, seja do Governo Federal, seja dos governos estaduais, dos governos municipais, e acho uma temeridade nós avançarmos com esse propósito, ainda que esses Estados estejam efetivamente com a vontade política de assumir isso. Por quê? Essas rodovias são grandes, muito bem estruturadas, feitas e mantidas pelo Governo Federal já há algumas décadas, diferenciam-se das malhas rodoviárias dos Estados, com alguma exceção, talvez São Paulo, e esses Estados terão - volto a repetir - muita dificuldade de mantê-las. Então, o que estou fazendo aqui num momento como este? Estou sugerindo, Deputado Sérgio Souza, que o Relator, Senador Acir Gurgacz, acate uma sugestão minha para que a gente possa fazer uma emenda. Evidentemente, essa emenda, se porventura já estiver contemplada dentro da medida provisória, exclui-se - eu pediria até que a assessoria técnica nos ajudasse nisso.

Em suma, ficaríamos dessa maneira:

Art. 2º. As rodovias transferidas para os Estados e para o Distrito Federal em função da Medida Provisória nº 82, de 2002, que constam de empreendimentos no Programa de Aceleração do Crescimento, cujos serviços abrangem projetos e obras desenvolvidos para implantação, duplicação de rodovias e execução de obras de arte especiais, poderão receber investimentos do DNIT até a conclusão da execução do empreendimento.

§ 1º Para os empreendimentos que se encontram em fase de projeto, é admitida a contratação até 31 de dezembro de 2018 de obras de que tratam o caput, para os editais lançados até 31 de junho de 2018.

§ 2º Enquanto não for editado o decreto que se refere ao parágrafo único do art. 1º, o DNIT fica autorizado a aplicar recursos na contratação de serviços de conservação, manutenção, recuperação, restauração, sinalização, supervisão nas rodovias objeto da Medida Provisória nº 82, de 2002, ficando também responsável pela tutela do uso comum de suas faixas de domínio, o que compreende a fiscalização, a regulação, a operação e a cobrança pelo uso das referidas faixas.

Por que nós estamos fazendo isso? Nós estamos criando uma salvaguarda, em primeiro lugar, para que o Governo Federal possa, cumprindo o processo de legalidade determinado pelo Tribunal de Contas da União, alocar recursos para que essas rodovias não sofram nenhum movimento de descontinuidade na alocação desses recursos e que nós possamos manter a trafegabilidade dessa malha rodoviária federal nesses 15 Estados federados, em condição de normalidade. Então, é uma sugestão que estou fazendo aqui, por seu intermédio, Deputado Sérgio Souza, para que o nosso Senador Acir Gurgacz possa acatar.

Eu pediria desde já que a nossa assessoria técnica que está nos auxiliando com esta medida provisória possa, efetivamente, fazer uma avaliação da emenda que estou propondo neste momento.

No mais, quero agradecer muito o trabalho que todos vêm fazendo, tentando buscar uma solução para que a gente possa definitivamente tratar disso como algo que a gente conclua e não fiquemos discutindo a cada dois anos o que fazer, com relação à malha rodoviária desses 15 Estados federados.

Muito obrigado.

O SR. PRESIDENTE (Sergio Souza. PMDB - PR) - Obrigado, Deputado Bilac Pinto. A contribuição de V. Ex^a é muito importante.

Solicito à assessoria desta Comissão que repasse ao Senador Acir Gurgacz as sugestões do Deputado Bilac Pinto, tendo em vista que o prazo para emendas já se findou, e o Relator tem o poder de mexer no texto, como também a Deputada Margarida Salomão, que é a Relatora revisora.

V. Ex^a tem a palavra.

A SR^a MARGARIDA SALOMÃO (PT - MG) - Bom dia, Presidente!

Quero cumprimentar todos, cumprimentando o nosso conterrâneo, o Deputado Bilac Pinto.

A nossa preocupação, de fato, é muito grande também, por sermos do Estado de Minas Gerais, que é como a planilha ali mostrou, aquele que teve a maior malha transferida.

Como, infelizmente, eu estava me deslocando e não tive oportunidade de ouvir tudo, eu vou pedir a sua generosidade, ao Dr. Luciano, particularmente, para me dizer o seguinte: em que pé se encontra o diálogo com os Estados? Em que medida que o Estado de Minas está disposto a essa operação proposta?

O SR. LUCIANO DE SOUZA CASTRO - Sr. Presidente.

O SR. PRESIDENTE (Sergio Souza. PMDB - PR) - À vontade. Pode responder, Dr. Luciano.

O SR. LUCIANO DE SOUZA CASTRO - Bom, nós viemos de uma evolução que começou no ano passado. Nós recebemos, lá na nossa Secretaria, por determinação do Ministro Antônio Carlos; começamos a receber e a ouvir os secretários de Infraestrutura, os presidentes de DERs e também o próprio superintendente do DNIT, com vistas a cada um dar sua visão de como estão essas rodovias. Ouvimos também Parlamentares. O Deputado Bilac Pinto foi um dos que estiveram conosco várias vezes, o Deputado Aelton Freitas também, para discutir essa questão específica de Minas.

Em um segundo momento, o Governo Federal, por determinação da Presidenta Dilma, determinou que a Casa Civil e o Ministério do Planejamento se incorporassem este ano para desdobrar isso. Então, foi promovido pela Casa Civil um encontro de representantes dos governos estaduais para aprofundar essas discussões. Naturalmente que a proposta do Governo era mais restritiva, de absorver menos rodovias, em razão de que até essas rodovias, pelo entendimento - e verdadeiro - do Governo, eram estaduais, e não federais mais. Porém, com o decorrer das demandas que chegaram, o Governo foi sensível a tudo isso e ampliou, inclusive, a possibilidade de federalizar uma parte maior da malha rodoviária.

Esse ciclo - o Dr. Leonardo está aqui e pode complementar - está praticamente encerrado. O senhor ouviu todos os governos estaduais interessados, com exceção de Pernambuco, porque este disse que quer as rodovias e já estadualizou mesmo as rodovias. Portanto, ouviram-se todos, absorveu-se grande parte dos problemas. Foi determinação da Presidente que isso pudesse ser feito da melhor forma possível. Isso tem um custo maior para o Governo Federal, porque incorporar na sua malha de novo, embora até aqui nós saibamos que a manutenção dessas rodovias já está sendo feita pelo Governo Federal, mas, ao reabsorver, isso significa dizer que elas serão feitas agora indefinidamente, quer dizer, um custo que se incorpora de forma definitiva, e o Governo sabe que isso acaba pesando para ele. De qualquer forma, o Governo foi sensível a isso, a esse atendimento, inclusive no caso de Minas.

Em Minas, há algumas questões que nos preocuparam, porque o governo de Minas, em alguns momentos, segmentava as rodovias para efeito de concessão. Ele pegava uma rodovia federal e dizia: "Esse pedacinho do meio eu quero para concessão; a banda da direita e a da esquerda eu não quero para concessão." Eu não posso segmentar a rodovia e dizer que um pedaço dela vai ser estadual e o outro pedaço, federal, volta a ser federal. Aí não dá. Eu posso ter uma ponta de rodovia que pode se tornar estadualizada, mas eu não posso tê-la segmentada, no meio dela, como era a proposta do governo de Minas. Nós tentamos, então, renegociar isso - o Dr. Leonardo pode falar a respeito - e chegamos a um bom entendimento com o Governo de Minas, e ajustamos as propostas.

O SR. PRESIDENTE (Sergio Souza. PMDB - PR) - Obrigado, Dr. Luciano.

O SR. LEONARDO NUNES - Posso só complementar, Presidente?

O SR. PRESIDENTE (Sergio Souza. PMDB - PR) - Pois não.

O SR. LEONARDO NUNES - É para a Deputada, até para dar o estado da arte.

Nós conversamos com os 14 Estados no Palácio. A Regina até foi lá a uma das reuniões com o Estado do Paraná, com a gente. Nós apresentamos a nossa proposta técnica, apresentamos as nossas planilhas, discutimos os critérios técnicos, ouvimos as ponderações dos Estados. Durante três dias, nós recebemos os 14 Estados. Todas as reuniões, sem exceção, foram profícuas. Os Estados nos ouviram, responderam às nossas indagações, e vice-versa. Depois, nós continuamos as conversas por *e-mail* e telefone, e tivemos uma contraproposta formalizada de cada um dos 14 Estados. Então, temos uma proposta formal dos Estados hoje. Isso está em negociação, é claro, mas a ideia é que a gente chegue, sim, a um entendimento com todos os Estados.

A SR^a MARGARIDA SALOMÃO (PT - MG) - De tal modo que essa contraproposta está contemplada na MP, tal como ela foi encaminhada.

O SR. LEONARDO NUNES - É, o que está sendo discutido é que, dentro desses 14.000km, fizemos uma proposta - digamos, X e Y -, eles responderam A e B, obviamente. Mas achamos que as coisas não estão tão distantes. Acreditamos

que certamente chegaremos a um entendimento, dentro dos critérios estabelecidos na MP, dentro desses 14.000km. Então, achamos que o processo foi bem encaminhado.

A SR^a MARGARIDA SALOMÃO (PT - MG) - Eu agradeço e menciono o porquê da minha preocupação. Nós estamos com um projeto de lei em exame na Câmara sobre a renegociação da dívida dos Estados, que é um problema enorme exatamente por conta dessas - vamos dizer - incompreensões tópicas. Então, há um momento em que se diz: "Chegamos a um acordo, mas agora já não estamos mais em acordo". Então, é para que nós possamos fazer uma votação com fluência de uma matéria com tanta importância e tanto impacto, tanto para os entes federados quanto para a União, como está claro que essa matéria é. É por isso que eu estou fazendo essa pergunta. Mas a sua informação é de que há um entendimento sólido.

O SR. LEONARDO NUNES - Sim.

A SR^a MARGARIDA SALOMÃO (PT - MG) - Está bem.

O SR. PRESIDENTE (Sergio Souza. PMDB - PR) - Muito obrigado, Deputada Margarida Salomão.

Obrigado também ao Deputado Bilac Pinto.

Agradeço a todos que participaram desta audiência pública.

Não havendo mais nada a tratar, declaro encerrada a presente reunião.

(Iniciada às 10 horas e 35 minutos, a reunião é encerrada às 11 horas e 28 minutos.)