



PARECER Nº , DE 2009

Da COMISSÃO DE ASSUNTOS ECONÔMICOS, sobre o Projeto de Lei da Câmara dos Deputados nº 34, de 2001 (PL nº 3.388, de 1997, na origem), que *dispõe sobre a construção de muro de proteção contínuo nas pontes, viadutos e curvas perigosas em rodovias federais*.

RELATOR: Senador **OSMAR DIAS**

I – RELATÓRIO

O PLC nº 34, de 2001 (PL nº 3.388, de 1997, na origem), de autoria do Deputado Jacques Wagner, torna obrigatória, em seu art. 1º, a construção de muro de proteção contínuo de concreto armado em pontes, viadutos e curvas perigosas nas rodovias federais, enquanto o art. 2º prevê um prazo de cinco anos para que as proteções não contínuas existentes sejam substituídas e o art. 3º estipula que a nova lei entrará em vigor na data da sua publicação.

Em 2001, o projeto começou a tramitar no Senado Federal, sendo encaminhado à Comissão de Serviços de Infra-Estrutura (CI), para exame do mérito. O Senador Leomar Quintanilha foi designado relator e o seu parecer recomendava a rejeição da matéria, argumentando que materiais e técnicas de construção estão em permanente processo de desenvolvimento. Seriam, portanto, assuntos transitórios, incompatíveis com o sentido de permanência próprio às leis. Por essa razão, o Senador propôs a rejeição da proposta.

Reunida a Comissão em 2002, foi concedida vista à Senadora Heloísa Helena, que, diante da louvável intenção do projeto, apresentou voto em separado favorável à matéria, mantendo os arts. 2º e 3º, mas alterando o art. 1º no intuito de permitir que a definição do material a ser empregado seja feita por normas de hierarquia inferior. Dessa forma, a deficiência apontada pelo Senador Leomar Quintanilha foi sanada e a idéia original do Deputado Jacques Wagner foi recuperada, uma vez que a obrigatoriedade do uso do



concreto armado foi incluída pelo relator da Comissão de Viação e Transporte da Câmara dos Deputados.

Como se trata de matéria originária da Câmara dos Deputados, a proposição continuou tramitando, conforme reza o art. 332, inciso I, do Regimento Interno do Senado Federal.

Em 2003, a Comissão de Serviços de Infra-Estrutura rejeitou o parecer contrário do relator e aprovou o voto em separado apresentado pela Senadora Heloísa Helena, que foi designada relatora do vencido. O parecer correspondente, contendo a emenda CI nº 1, foi lido em 27 de março de 2003. Posteriormente, a matéria foi encaminhada à Mesa para receber eventuais emendas, nos termos do art. 235, inciso II, alínea *d*, do Regimento Interno do Senado Federal.

Ainda em 2003, o Senador Aloizio Mercadante apresentou o Requerimento nº 269, de 2003, solicitando que a matéria seja analisada pela Comissão de Assuntos Econômicos (CAE) quanto aos seus aspectos econômico-financeiros. O requerimento foi aprovado pelo Plenário e a matéria foi encaminhada à CAE.

Naquele mesmo ano foi aprovado, no âmbito da CAE, parecer de autoria da Senadora Serys Slhessarenko, que concluiu pela apresentação do Requerimento nº 741, de 2003, que solicita informações ao Ministério dos Transportes e foi processado separadamente e encaminhado à Mesa para decisão.

Aprovado pela Mesa, o Requerimento nº 741, de 2003, foi atendido pelo Aviso nº 491, de 2004, do Ministro de Estado dos Transportes, que encaminhou parecer da Diretoria de Planejamento e Pesquisa do Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes (DNIT), estimando em R\$ 165.000.000,00 (cento e sessenta e cinco milhões de reais), durante cinco anos, a necessidade de investimento necessária à implantação do projeto.

Não foram apresentadas emendas ao projeto.



II – ANÁLISE

A CI manifestou-se acerca do mérito do PLC nº 34, de 2001. À CAE compete, nos termos do art. 99, inciso I, do Regimento Interno do Senado Federal, avaliar os seus aspectos econômico-financeiros.

Especificamente acerca da compatibilidade ou adequação do projeto com o Plano Plurianual (PPA) e as Leis de Diretrizes Orçamentárias (LDO) e Orçamentária Anual (LOA), verificam-se duas situações. Na realização de trechos novos, já são construídos os muros de proteção pretendidos pelo ilustre autor, estando, portanto, incluídos nas despesas previstas.

No que tange aos trechos existentes, é necessário cumprir o que reza o art. 16 da Lei de Responsabilidade Fiscal, a Lei Complementar nº 101, de 2000, que determina o seguinte:

Art. 16. A criação, expansão ou aperfeiçoamento de ação governamental que acarrete aumento da despesa será acompanhado de:

I – estimativa do impacto orçamentário-financeiro no exercício em que deva entrar em vigor e nos dois subsequentes;

II – declaração do ordenador da despesa de que o aumento tem adequação orçamentária e financeira com a lei orçamentária anual e compatibilidade com o plano plurianual e com a lei de diretrizes orçamentárias.

§ 1º Para os fins desta Lei Complementar, considera-se:

I – adequada com a lei orçamentária anual, a despesa objeto de dotação específica e suficiente, ou que esteja abrangida por crédito genérico, de forma que somadas todas as despesas da mesma espécie, realizadas e a realizar, previstas no programa de trabalho, não sejam ultrapassados os limites estabelecidos para o exercício;

II – compatível com o plano plurianual e a lei de diretrizes orçamentárias, a despesa que se conforme com as diretrizes, objetivos, prioridades e metas previstos nesses instrumentos e não infrinja qualquer de suas disposições.

§ 2º A estimativa de que trata o inciso I do *caput* será acompanhada das premissas e metodologia de cálculo utilizadas.

§ 3º Ressalva-se do disposto neste artigo a despesa considerada irrelevante, nos termos em que dispuser a lei de diretrizes orçamentárias.

.....



A malha rodoviária federal é suficientemente extensa para que a hipótese contida no § 3º transcrito seja considerada inaplicável.

Efetivamente, as despesas irrelevantes não devem exceder os limites para dispensa de licitação. Esses limites, com certeza, são inferiores ao montante de recursos requeridos pela colocação de muros de proteção contínuos em todas as pontes, viadutos e curvas perigosas das rodovias federais que ainda não os possuam.

Descartada a ressalva citada acima, resta observar o que dispõem os incisos I e II do art. 16 da Lei de Responsabilidade Fiscal.

O inciso I requer a apresentação de *estimativa do impacto orçamentário-financeiro* para três exercícios. Tal exigência foi atendida mediante a anexação ao processado do parecer do DNIT, devidamente encaminhado pelo Aviso nº 491, de 2004, do Ministro de Estado dos Transportes.

O inciso II, por sua vez, exige *declaração do ordenador de despesa de que o aumento tem adequação orçamentária e financeira*. Trata-se de uma exigência que pode ser atendida através de uma emenda ao projeto.

A análise do projeto quanto ao mérito é positiva. Não podemos ignorar o fato de que as condições de segurança de nossas rodovias são desalentadoras. A construção de muros de proteção em pontes, viadutos e curvas perigosas é uma medida lógica e razoável que já deveria ter sido implantada há décadas.

Este projeto requer um investimento estimado pelo Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes – DNIT, em R\$ 165 milhões, durante cinco anos, uma quantia perfeitamente dentro das possibilidades orçamentárias do Governo Federal. Este valor pode ser considerado modesto se levarmos em conta as milhares de vidas humanas que podem ser salvas quando os muros de proteção forem implantados.



III – VOTO

Em face do exposto, votamos pela aprovação do projeto, com a seguinte emenda:

EMENDA Nº – CAE
(Ao PLC nº 34, de 2001)

Insira-se no Projeto de Lei da Câmara nº 34, de 2001, o seguinte art. 3º, renumerando-se o artigo subsequente:

Art. 3º O Poder Executivo definirá a fonte de recursos para o financiamento das despesas decorrentes desta Lei, bem como adotará as providências necessárias ao cumprimento do art. 16, da Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000.

Parágrafo único. O cumprimento do disposto no *caput* é condição necessária à eficácia do disposto nesta Lei.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator