

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº , DE 2017

Altera a Lei nº 13.298, de 20 de junho de 2016, que estabelece a reincorporação pela União dos trechos de rodovias federais transferidos aos Estados e ao Distrito Federal por força da Medida Provisória nº 82, de 7 de dezembro de 2002, para determinar que a União reincorpore à malha rodoviária federal todos os trechos de interesse dos Estados e do Distrito Federal, que lhes foram repassados durante a vigência desta Medida Provisória.



SF/17463.43361-71

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º O art. 1º da Lei nº 13.298, de 20 de junho de 2016, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 1º A União reincorporará todos os trechos da malha rodoviária federal transferidos aos Estados e ao Distrito Federal por força da Medida Provisória nº 82, de 7 de dezembro de 2002, caso haja anuência de seus respectivos Governadores.

Parágrafo único. O interesse do Estado ou do Distrito Federal deverá ser manifestado perante a União até 31 de dezembro de 2018, contendo a indicação de quais trechos rodoviários serão reincorporadas à malha rodoviária federal.” (NR)

Art. 2º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 3º Fica revogado o Anexo da Lei nº 13.298, de 20 de junho de 2016.

JUSTIFICAÇÃO

A MPV nº 82, de 7 de dezembro de 2002, propunha aos Estados uma espécie de venda às avessas de BRs, isto é, em troca da assunção, “em caráter irretratável e irrevogável”, das responsabilidades de manutenção,

policciamento, etc, de trechos de rodovias federais (ou seja, da estadualização dessas estradas), os Estados receberiam um montante total de R\$130 mil por quilômetro assumido.

A despeito do “sucesso” obtido pelo governo federal em se desincumbir da responsabilidade da manutenção dessa infraestrutura, é difícil acreditar que os Estados (ou a maioria deles, pelo menos) tenham ou tivessem real interesse em assumir toda essa responsabilidade. De fato, várias dezenas de projetos tramitaram nesta Casa no sentido de federalizar rodovias estaduais, mas desconhecemos algum que tenha sido proposto em sentido contrário. Certamente o Piauí, pelo menos, não tem nem interesse, muito menos capacidade financeira para arcar com um compromisso dessa magnitude.

De todo modo, parece-nos que o êxito obtido pela União na estadualização proposta pela MPV nº 82, de 2002, deveu-se mais à penúria financeira dos Estados à época, que precisavam de recursos financeiros para honrar despesas diversas, do que pela busca de um possível aperfeiçoamento na gestão das rodovias (ou seja, pelo interesse público).

Em verdade, se a estadualização dessas rodovias pode ser considerada um excelente negócio para a União, que conseguiu se desobrigar de realizar, a partir daquele momento, vultosos dispêndios necessários à manutenção de vários milhares de quilômetros de rodovias, o mesmo não pode ser dito com relação aos Estados, uma vez que a quantia que estes receberam – apenas naquela oportunidade, e não de forma continuada, como seria mais lógico – seria suficiente para arcar com as despesas necessárias por apenas alguns poucos anos.

O reconhecimento de que esse procedimento foi um péssimo negócio para os Estados, ainda que de forma implícita, veio pouco tempo depois, tanto pelo veto total ao projeto decorrente da aprovação à MPV nº 82, de 2002 – para evitar que novas rodovias pudessem ser “estadualizadas” –, como pela necessidade de serem editadas sucessivas Medidas Provisórias que autorizaram a União, de forma precária, a realizar os investimentos necessários na malha estadualizada, para que não viesse a cair em um estado de completo abandono.

A solução definitiva, ainda que não tenha servido para todos os casos, somente começou a surgir com a edição da Medida Provisória nº 708, de 30 de dezembro de 2015, que se propôs a refederalizar parte dos trechos que haviam sido estadualizados no âmbito da MPV nº 82, de 2002. Essa



Medida foi convertida na Lei nº 13.298, de 20 de junho de 2016, que teve como uma das principais modificações em relação ao texto original a de determinar a reincorporação dos trechos que especificou em seu anexo, e que correspondem àqueles que podem ser classificados como fazendo parte do da denominada “Rede de Integração Nacional” (RINTER).

Ou seja, embora parte do problema tenha sido definitivamente resolvido com a edição da Lei mencionada, uma outra parte considerável das rodovias aqui analisadas continua em uma espécie de limbo que é fundamental solucionar.

Assim, embora a estadualização realizada com fundamento na MPV 82, de 2002, seja difícil de se questionar do ponto de vista estritamente *jurídico*, não se pode, por outro lado, negar que se tratou de um procedimento essencialmente *injusto*, uma vez que tal negócio foi claramente desvantajoso para os Estados, que só a ele aderiram pela extrema dificuldade financeira que atravessavam à época.

Nesse sentido, o Congresso Nacional tem o poder-dever de alterar a *injustiça* dessa situação, solucionando-a, também do ponto de vista *jurídico*, de forma a trazer um desfecho definitivo à precariedade e insegurança decorrentes da edição da MPV nº 82, de 2002.

São esses os motivos que apresentamos aos ilustres Pares do Congresso Nacional, na esperança de contar com seu apoio, uma vez que se trata de assunto que aflige igualmente a vários outros Estados da Federação.

Sala das Sessões,

Senador CIRO NOGUEIRA

