SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 184, DE 2007

Altera e acrescenta as hidrovias do Tapajós, Teles Pires e Juruena na Relação Descritiva do Sistema Hidroviário Nacional, do Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei nº 5.917, de 1973.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art.1º Fica alterado o Anexo do Plano Nacional de Viação, no item 5.2.1., Seção 5, do Sistema Hidroviário Nacional, aprovado pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que passa a vigorar acrescido da definição dos pontos extremos e da extensão da Hidrovia do Rio Tapajós na Bacia Amazônica e inclusão das hidrovias dos rios Teles Pires e Juruena, conforma a seguinte descrição :

5.2.1 –RELAÇÃO DESCRITIVA DAS HIDROVIAS DO PLANO NACIONAL DE VIAÇÃO

RIO	PONTOS EXTREMOS DOS TRECHOS NAVEGÁVEIS	EXTENSÃO APROXIMADA (km)
	BACIA AMAZÔNICA	
.....	.....	.....
Tapajós	Confluência dos rios Juruena e Teles Pires / Foz no rio Amazonas.	815
.....	.....	.....
.....	.....	.....
.....	.....	.....

Teles Pires	Sopé da Cachoeira Oscar Miranda (Município de Sinop - MT)/ Confluência com o rio Juruena.	725
Juruena	11° 05' de latitude Sul para jusante/ Confluência com o rio Teles Pires.	550

....."

Art 2° Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

Em setembro de 1973 foi editada a Lei n.° 5.917, que definiu o Plano Nacional de Viação, nele incluídos os Sistemas Rodoviário, Ferroviário, Portuário, Hidroviário e Aeroviário Nacionais.

A Lei define ,ainda, que o Plano Nacional de Viação compreende um conjunto de Princípios e Normas Fundamentais, estabelecidos em seu artigo 3°, aplicáveis ao Sistema Nacional de Viação em geral, para atingir os objetivos mencionados em seu artigo 2°, e aplicáveis também ao conjunto particular das infra-estruturas viárias que estão contempladas nas Relações Descritivas que compõem os sistemas que enuncia.

Dessa forma, para que a União possa exercer seu papel no desenvolvimento das infra-estruturas viárias do Sistema Hidroviário Nacional, devem ser relacionadas as vias de interesse nacional para orientar as ações com vistas ao seu efetivo desenvolvimento.

Os planos, como instrumentos para a ordenação e a orientação de realização de atividades, devem ser atualizados, corrigidos e adequados para atender as necessidades de desenvolvimento, acompanhando as mudanças e as novas áreas de desenvolvimento do território nacional, que vão ocorrendo ao longo dos anos.

A partir de 1973, o desenvolvimento econômico nacional, em especial a produção agrícola, estendeu-se das regiões Sul e Sudeste, em um processo gradativo de deslocamento em direção ao Norte, passando pela região Centro-Oeste. Nos últimos anos, observou-se que os grandes rios que atravessam essas regiões, como exemplos o Tocantins e seu afluente Araguaia; o Amazonas e seus afluentes, entre eles o rio Madeira, poderiam representar excelentes rotas de deslocamento de mercadorias em direção aos portos marítimos no Norte do país, e contribuir para desafogar as instalações dos portos das regiões Sul e Sudeste, bem como a rede de transporte terrestre que atende essa vasta área.

Essa constatação, na prática, tem identificado aumentos anuais significativos de carga transportada pelas hidrovias, como na hidrovia Madeira/Amazonas por exemplo. Essa hidrovia tem apresentado aumento considerável na movimentação de granéis agrícolas produzidos no Mato Grosso e Rondônia com direção à exportação, através da transferência ao tráfego marítimo de longo curso (exportação), via portos marítimos de Parintins (AM) e de Santarém (PA), de onde são transbordados das embarcações fluviais aos navios de longo curso. Situação semelhante poderia estar ocorrendo nos rios Araguaia e Tocantins. Não ocorrem, no primeiro, por razões de ações judiciais que inibiram a exploração das vias navegáveis, e no Tocantins, em especial pelo atraso sistemático na conclusão das eclusas de Tucuruí.

Considerando que o transporte via fluvial é, inequivocamente, o de menor consumo de energia, pode-se concluir que a implantação das hidrovias resultará em menores custos operacionais para o transporte de mercadorias, significando redução do custo Brasil e a possibilidade dos produtores rurais aumentarem suas receitas, além de ganharem novos mercados. Aliado a esses benefícios pode-se relacionar também a menor emissão de poluentes, pela substituição do transporte terrestre pelo fluvial. A esse benefício indireto ao meio ambiente somam-se: a redução do tráfego terrestre e conseqüentemente o número de acidentes nas estradas; a diminuição da necessidade de manutenção das estradas, e a racionalização e economia de combustível.

Assim, considerando que os rios Tapajós e seus formadores Teles Pires e Juruena irão desempenhar papel importante no Sistema Hidroviário Nacional, é que se propõe a inclusão na relação das hidrovias nacionais de interesse do Plano Nacional de Viação.

Sala das Sessões, 10 de abril de 2007.

Senador **FLEXA RIBEIRO**

LEGISLAÇÃO CITADA

LEI Nº 5.917, DE 10 DE SETEMBRO DE 1973.

Regulamento

Aprova o Plano Nacional de Viação e dá outras providências.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA , faço saber que o CONGRESSO NACIONAL decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art 1º Fica aprovado o Plano Nacional de Viação (PNV) de que trata o artigo 8º, item XI, da Constituição Federal, representado e descrito complementarmente no documento anexo contendo as seguintes seções:

1. Conceituação Geral, Sisteria Nacional de Viação.

2. Sistema Rodoviário Nacional:

2.1. conceituação;

2.2 nomenclatura e relação descritiva das rodovias do Sistema Rodoviário Federal, integrantes do Plano Nacional de Viação.

3. Sistema Ferroviário Nacional:

3.1 conceituação;

3.2 nomenclatura e relação descritiva das ferrovias integrantes do Plano Nacional de Viação

4. Sistema Portuário Nacional:

4.1 conceituação;

4.2 relação descritiva dos portos marítimos, fluviais e lacustres do Plano Nacional de Viação.

5. Sistema Hidroviário Nacional:

5.1 conceituação;

5.2 relação descritiva das vias navegáveis interiores do Plano Nacional de Viação.

6. Sistema Aeroviário Nacional:

6.1 conceituação;

6.2 relação descritiva dos aeródromos do Plano Nacional de Viação.

7 - Sistema Nacional dos Transportes Urbanos (Incluído pela Lei nº 6.261, de 14.11.1975)

7.1 - Conceituação (Incluído pela Lei nº 6.261, de 14.11.1975)

7.1.0 - O Sistema Nacional dos Transportes Urbanos compreende o conjunto dos sistemas metropolitanos e sistemas municipais nas demais áreas urbanas, vinculados à execução das políticas nacionais dos transportes e do desenvolvimento urbano. (Incluído pela Lei nº 6.261, de 14.11.1975)

7.1.1 - Os sistemas metropolitanos e municipais compreendem: (Incluído pela Lei nº 6.261, de 14.11.1975)

a) a infra-estrutura viária expressa e as de articulação com os sistemas viários federal, estadual e municipal; (Incluído pela Lei nº 6.261, de 14.11.1975)

b) os sistemas de transportes públicos sobre trilhos (metrô, ferrovia de subúrbio e outros), sobre pneus, hidroviários e de pedestres, operados nas áreas urbanas; (Incluído pela Lei nº 6.261, de 14.11.1975)

c) as conexões intermodais de transportes, tais como estacionamentos, terminais e outras; (Incluído pela Lei nº 6.261, de 14.11.1975)

d) estrutura operacional abrangendo o conjunto de atividades e meios estatais de administração, regulamentação, controle e fiscalização que atuam diretamente no modo de transportes, nas conexões intermodais e nas infra-estruturas viárias e que possibilitam o seu uso adequado. (Incluído pela Lei nº 6.261, de 14.11.1975)

7.1.2 - Os sistemas metropolitanos e municipais se conjugam com as infra-estruturas e estruturas operacionais dos demais sistemas viários localizados nas áreas urbanas. (Incluído pela Lei nº 6.261, de 14.11.1975)

7.1.3 - Não se incluem nos sistemas metropolitanos e municipais, pertencentes ao Sistema Nacional dos Transportes Urbanos, as infra-estruturas e respectivas estruturas operacionais dos demais sistemas nacionais de viação, localizados nas áreas urbanas.(Incluído pela Lei nº 6.261, de 14.11.1975)

§ 1º Os sistemas mencionados nas seções 2, 3, 4, 5 e 6, citadas englobam as respectivas redes construídas e previstas.

§ 2º As localidades intermediárias constantes das redes previstas que figuram nas relações descritivas constantes das seções 2.2 e 3.2 citadas, não constituem pontos obrigatórios de passagem, mas figuram apenas como indicação geral da diretriz das vias consideradas, sendo o seu traçado definitivo fixado pelo Poder Executivo, após estudos técnicos e econômicos.

§ 3º Os órgãos federais das diferentes modalidades de transporte deverão elaborar as respectivas cartas geográficas em escala conveniente, que permita distinguir e identificar facilmente as diretrizes viárias com seus pontos de passagem, assim como os portos e aeródromos, conforme as relações descritivas do Plano Nacional de Viação de que trata esta lei.

Art 2º O objetivo essencial do Plano Nacional de Viação é permitir o estabelecimento da infra-estrutura de um sistema viário integrado, assim como as bases para planos globais de transporte que atendam, pelo menor custo, às necessidades do País, sob o múltiplo aspecto econômico-social-político-militar.

Art 3º O Plano Nacional de Viação será implementado no contexto dos Planos Nacionais de Desenvolvimento e dos Orçamentos Plurianuais de Investimento, instituídos pelo Ato Complementar nº 43, de 29 de janeiro de 1969, modificado pelo Ato Complementar nº 76, de 21 de outubro 1969, e Lei Complementar nº 9, de 11 de dezembro de 1970 obedecidos, especialmente os princípios e normas fundamentais seguintes, aplicáveis a todo o Sistema Nacional de Viação, e inclusive à navegação marítima, hidroviária e aérea:

a) a concepção de um sistema nacional de transportes unificado deverá ser a diretriz básica para os diversos planejamentos no Setor, visando sempre a uma cordenação racional entre os sistemas federal, estaduais e municipais, bem como entre todas as modalidades de transporte;

b) os planos diretores e os estudos de viabilidade técnico-econômica devem visar à seleção de alternativas mais eficientes, levando-se em conta possíveis combinações de duas ou mais modalidades de transporte devidamente coordenadas e o escalonamento de prioridades para a soluçao escolhida;

~~c) dar-se-á preferência ao aproveitamento da capacidade ociosa dos sistemas existentes, para, em etapas subseqüentes, cuidar-se de sua expansão;~~

c) dar-se-á preferência ao aproveitamento da capacidade ociosa dos sistemas existentes. (Redação dada pela Lei nº 6.630, de 16.4.1979)

d) a política tarifária será orientada no sentido de que o preço de cada serviço de transporte reflita seu custo econômico em regime de eficiência. Nestas condições, deverá ser assegurado o ressarcimento, nas parcelas cabíveis, das despesas de prestação de serviços ou de transportes antieconômicos que venham a ser solicitados pelos poderes públicos;

e) em conseqüência ao princípio anterior, será assegurada aos usuários a liberdade de escolha da modalidade de transporte que mais adequadamente atenda às suas necessidades;

f) a execução das obras referentes ao Sistema Nacional de Viação, especialmente as previstas no Plano Nacional de Viação, deverá ser realizada em função da existência prévia de estudos econômicos, que se ajustem às peculiaridades locais, que justifiquem sua prioridade e de projetos de engenharia final;

g) a aquisição de equipamentos ou execução de instalações especializadas serão precedidas de justificativa, mediante estudos técnicos e econômico-financeiros;

h) a adoção de quaisquer medidas organizacionais, técnicas ou técnico-econômicas no Setor, deverão compatibilizar e integrar os meios usados aos objetivos modais e intermodais dos transportes, considerado o desenvolvimento científico e tecnológico mundial. Evitar-se-á, sempre que possível, o emprego de métodos, processos, dispositivos, maquinarias ou materiais superados e que redundem em menor rentabilidade ou eficiência, face àquele desenvolvimento;

i) tanto os investimentos na infra-estrutura como a operação dos serviços de transportes reger-se-ão por critérios econômicos; ressalvam-se apenas, as necessidades imperiosas ligadas à Segurança Nacional, e as de caráter social, inadiáveis, definidas e justificadas como tais pelas autoridades competentes, vinculando-se, porém, sempre aos menores custos, e levadas em conta outras alternativas possíveis;

j) os recursos gerados no Setor Transportes serão destinados a financiar os investimentos na infra-estrutura e na operação dos serviços de transporte de interesse econômico. Os projetos e atividades destinados a atender as necessidades de Segurança Nacional e as de caráter social, inadiáveis, definidas como tais pelas autoridades competentes, serão financiados por recursos especiais consignados ao Ministério dos Transportes;

l) os investimentos em transportes destinados a incrementar o aproveitamento e desenvolvimento de novos recursos naturais serão considerados como parte integrante de projetos agrícolas, industriais e de colonização; sua execução será condicionada à análise dos benefícios e custos do projeto integrado e as respectivas características técnicas adequar-se-ão às necessidades daqueles projetos;

~~m) os investimentos em vias de transportes, portos e aeroportos, nas áreas metropolitanas e demais áreas urbanas, deverão ser coordenados por planos diretores e/ou projetos específicos e compatibilizados com os planos de desenvolvimento urbano, visando obter uma circulação eficiente de passageiros e cargas, garantindo ao transporte terrestre, marítimo e aéreo possibilidades de expansão sem prejuízo da racionalidade na localização das atividades econômicas e das zonas residenciais.~~

m) os sistemas metropolitanos e municipais dos transportes urbanos deverão ser organizados segundo planos diretores e projetos específicos, de forma a assegurar a coordenação entre seus componentes principais, a saber: o sistema viário, transportes públicos, portos e aeroportos, tráfego e elementos de conjugação visando a sua maior eficiência, assim como a compatibilização com os demais sistemas de viação e com os planos de desenvolvimento urbano, de forma a obter uma circulação eficiente de passageiros e cargas, garantindo ao transporte terrestre, marítimo e aéreo possibilidades de expansão, sem prejuízo da racionalidade na localização das atividades econômicas e das habitações. (Redação dada pela Lei nº 6.261, de 14.11.1975)

Art 4º As rodovias ou trechos de rodovia, já construídos e constantes do Plano Nacional de Viação aprovado pela Lei nº 4.592, de 29 de dezembro de 1964, e alterações posteriores e que não constem do Plano Nacional de Viação aprovado por esta lei, passam automaticamente para a jurisdição da Unidade da Federação em que se localizem.

Art 5º Poderão ser considerados como complementando e integrando uma via terrestre do Plano Nacional de Viação os acessos que sirvam como facilidades de caráter Complementar para o usuário, desde que estudos preliminares indiquem sua necessidade e viabilidade financeira ou haja motivo de Segurança Nacional, obedecendo-se às condições estabelecidas por decreto.

Art 6º As vias de transporte, portos e aeródromos constantes do Plano Nacional de Viação ficam, sejam quais forem os regimes de concessão e de propriedade a que pertençam, subordinadas às especificações e normas técnicas aprovadas pelo Governo Federal.

Art 7º Os recursos provenientes do Orçamento Geral da União e de Fundos específicos, destinados ao Setor Transportes, não poderão ser empregados em vias, portos e aeródromos que não constem de programas ou planos, oficiais, anuais ou plurianuais, enquadrados nos respectivos sistemas de viação, obedecidos os demais dispositivos legais concernentes.

Art 8º Os recursos que tenham sido destinados para atendimento das obras constantes do Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei número 4.592, de 29 de dezembro de 1964 serão transferidos automaticamente para a execução das mesmas obras consideradas no Plano de que trata esta lei, independentemente de qualquer formalidade.

Art 9º O Plano Nacional de Viação será, em princípio, revisto de cinco em cinco anos.

Parágrafo único. Dentro de cento e oitenta dias da vigência desta Lei, o Conselho Nacional de Transportes estabelecerá a sistemática do planejamento e implantação do Plano Nacional de Viação obedecidos os princípios e normas fundamentais, enumerados no artigo 3º.

Art 10. Os Estados, Territórios, Distrito Federal e Municípios elaborarão e reverão os seus Planos Viários com a finalidade de obter-se adequada articulação e compatibilidade entre seus sistemas viários e destes com os sistemas federais de Viação.

§ 1º O atendimento ao disposto neste artigo, no que se refere a planos e sistemas rodoviários, é condição essencial à entrega, pelo Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER), das parcelas cabíveis àquelas Unidades Administrativas, do Imposto Único sobre Lubrificantes e Combustíveis Líquidos e Gasosos, somente sendo lícito aos Estados, Distrito Federal e Municípios aplicarem recursos oriundos daquele imposto nos seus Sistemas Rodoviários, quando estes se harmonizem e se integrem entre si e com o Sistema Rodoviário Federal.

§ 2º Para atendimento ao disposto na legislação em vigor, especialmente no artigo 21, do Decreto-lei número 512, de 21 de março de 1969, o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem estabelecerá a sistemática de verificação da compatibilidade e adequação, do planejamento e implementação dos Planos Rodoviários dos Estados, dos Territórios, do Distrito Federal e dos Municípios, ao Plano Nacional de Viação.

§ 3º A sistemática de que trata o parágrafo anterior estabelecerá a forma e os prazos em que serão prestadas as informações necessárias à verificação mencionada e proverá normas organizacionais, de planejamento, de execução e de estatística, como orientação para os setores rodoviários dos Estados, dos Territórios, do Distrito Federal e dos Municípios, de modo a obter seu funcionamento harmônico e efetivamente integrado num sistema rodoviário de âmbito nacional.

Art 11. Os Planos Rodoviários dos Estados, dos Territórios e do Distrito Federal, serão elaborados e implementados dentro de Sistemática semelhante à do Plano Nacional de Viação e deverão, no prazo máximo de cento e oitenta dias após a publicação desse Plano, ser submetidos ao Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, que os apreciará, encaminhando-os ao Conselho Nacional de Transportes.

Art 12. Após cento e oitenta dias da publicação dos Planos Rodoviários Estaduais, os Municípios deverão apresentar seus planos rodoviários aos orgãos competentes dos Estados em que se situam.

§ 1º Os órgãos rodoviários estaduais aprovarão os Planos Rodoviários Municipais, dando imediata ciência ao Departamento Nacional de Estradas de Rodagem.

§ 2º Desde que não haja incompatibilidade com os Planos Rodoviários Municipais, Estaduais e o Plano Nacional de Viação, poderão ser elaborados Planos Rodoviários Vicinais Intermunicipais pelos órgãos rodoviários estaduais, de comum acordo com os Municípios interessados.

§ 3º Basicamente, a competência executiva e político-administrativa das rodovias vicinais intermunicipais, não consideradas rodovias estaduais, caberá aos respectivos municípios em que se situarem.

Art 13. O caput do artigo 12 e seu parágrafo 4º do Decreto-lei nº 61, de 21 de novembro de 1966, passam a ter, respectivamente, a seguinte redação, mantidas as alterações introduzidas nos demais parágrafos desse artigo, pelo art. 5º do Decreto-lei nº 343, de 28 de dezembro de 1967:

> "Art. 12. Os Estados e o Distrito Federal somente receberão as suas quotas do Fundo Rodoviário Nacional após demonstrarem perante o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem a destinação e aplicação daqueles recursos, de acordo com a legislação vigente.
>
> § 4º A inobservância dos prazos a que se referem os parágrafos anteriores, salvo se prorrogados por motivo de força maior, a critério do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, determinará retenção automática das quotas a serem distribuídas".

Art 14. O item I e o parágrafo 4º, do artigo 14, do Decreto-lei nº 61, de 21 de novembro de 1966, passam a ter, respectivamente, a seguinte redação:

> "Art. 14. .....
>
> I - No máximo dez por cento em rodovias substitutivas de linhas férreas federais reconhecidamente antieconômicas.
>
> ....
>
> § 4º As rodovias substitutivas de linhas férreas federais reconhecidamente antieconômicas poderão ter sua jurisdição ou conservação a cargos dos órgãos rodoviários estaduais ou municipais, concernentes".

Art 15. O artigo 21, do Decreto-lei nº 512, de 21 de março de 1969, passa a ter a seguinte redação:

"Art. 21. Os recursos previstos no artigo anterior, a serem distribuídos trimestralmente pelo DNER, serão integralmente aplicados pelos Estados, Municípios, Distrito Federal e Territórios, na execução dos planos rodoviários estaduais, municipais ou territoriais, os quais deverão se articular e compatibilizar com as diretrizes deste Decreto-lei e do Plano Nacional de Viação, de modo a obter-se um sistema rodoviário integrado de âmbito nacional".

Art 16. Os parágrafos 1º e 2º, do artigo 21, do Decreto-lei nº 512, de 21 de março de 1969, passam a ter, respectivamente, a seguinte redação:

"§ 1º Para cumprimento do disposto neste artigo, os Estados, Territórios e Distrito Federal deverão submeter suas programações rodoviárias (orçamentos anuais e plurianuais) e relatórios detalhados de atividades ao Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, de acordo com as normas e padrões que este órgão estipular.

§ 2º Os Municípios submeterão suas programações rodoviárias (orçamentos anuais e plurianuais) e relatórios detalhados à aprovação das autoridades estaduais respectivas, na forma que estas determinarem, atendidas, dentro do possível, a homogeneidade com as normas e padrões mencionados no parágrafo anterior".

Art 17. A alínea h , do artigo 4º, do Decreto-lei nº 799, de 28 de agosto de 1969, passa a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 4º.....

h) manifestar-se sobre os Planos Rodoviários que os Estados, Territórios e Distrito Federal lhe submeterem, através do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem".

Art 18. O artigo 1º do Decreto-lei nº 1.164, de 1º de abril de 1971, modificado pelo Decreto-lei nº 1.243, de 30 de outubro de 1972, passa a ter a seguinte redação:

"Art. 1º São declaradas indispensáveis à segurança e ao desenvolvimento nacionais, na região da Amazônia Legal, definida no artigo 2º, da Lei nº 5.173, de 27 de outubro de 1966, as terras devolutas situadas na faixa de cem quilômetros de largura, em cada lado do eixo das seguintes rodovias já construídas, em construção ou projetadas:

I - BR-230 (Transamazônica) - Trecho: Estreito - Altamira - Itaituba - Humaitá, na extensão aproximada de 2.300 km;

II - BR-425 - Trecho: Abunã - Guajara-Mirim, na extensão aproximada de 130 km;

III - BR-364 - Trecho: Porto Velho - Abunã - Rio Branco - Feijó - Cruzeiro do Sul - Japiim, na extensão aproximada de 1.000 km;

IV - BR-317 - Trecho: Lábrea - Boca do Acre - Rio Branco - Xapuri - Brasiléia - Assis Brasil, na extensão aproximada de 880 km;

V - BR-230 (Transamazônica) - Trecho Humaitá-Lábrea, na extensão aproximada de 230 km;

VI - BR-319 - Trecho: Manaus-Humaitá-Porto Velho, na extensão aproximada de 760 km; (Vide Lei nº 6.337, de 4.6.1976)

VII - BR-174 - Trecho: Manaus-Caracaraí-Boa Vista-Fronteira com a Venezuela, na extensão aproximada de 970 km;

VIII - BR-401 - Trecho: Boa Vista-Fronteira com a Guiana, na extensão aproximada de 140 km;

IX - BR-364 - Trecho: Cuiabá-Vilhena-Porto Velho, na extensão aproximada de 1.400 km;

X - BR-163 - Trecho: Cuiabá-Cachimbo-Santarém - Alenquer-Fronteira com o Suriname, na extensão aproximada de 2.300 km;

XI - BR-156 - Trecho: Macapá-Oiapoque, na extensão aproximada de 680 km; (Vide Decreto Lei nº 1.868, de 30.3.1981)

XII - BR-080 - Trecho: Rio Araguaia-Cachimbo-Jacareacanga - Careiro, na extensão aproximada de 1.800 km;

XIII - BR-010/226/153 - Trecho: Porto Franco-Paralelo 13 (no Estado de Goiás), na extensão aproximada de 900 km;

XIV - BR-010/230 - Trecho: Guamá-Carolina, na extensão aproximada de 600 km;

XV - BR-070 - Trecho: Rio-Araguaia-Cuiabá, na extensão aproximada de 470 km;

XVI - BR-307 - Trecho: Cruzeiro do Sul-Benjamin Constante-Içana-Cucui (Fronteira com a Venezuela) e suas ligações com as localidades de Elvira (BR-411) e Caxias (BR-413), na fronteira com o Peru, sendo a extensão total aproximada de 1.750 km;

XVII - BR-210 - Trecho: Macapá-Caracaraí-Içana-Mitu (Fronteira com a Colômbia), na extensão aproximada de 2.450 km;

XVIII - BR-158 - Trecho: São Félix do Araguaia-Xavantina-Barra do Garças, na extensão aproximada de 630 km.

Parágrafo único. Os pontos de passagem e as extensões dos trechos planejados serão fixados definitivamente pelo Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, após os estudos técnicos e topográficos finais".

Art 19. Enquanto não for estabelecida nova sistemática preconizada no artigo 10 e seus parágrafos desta lei, assim como no artigo 21 e seus parágrafos, do Decreto-lei número 512, de 21 de março de 1969, modificados pelo artigo 16 da presente lei, continuarão em vigor as disposições da legislação que trata do assunto.

Art 20. A classificação dos portos e aeródromos será feita pelo Poder Executivo, segundo os critérios que avaliem e escalonem a sua importância econômica em função das regiões, áreas ou atividades servidas pelos mesmos, ressalvados os interesses da Segurança Nacional.

§ 1º Dentro de cento e vinte dias da vigência desta lei, o Conselho Nacional de Transportes apresentará Projeto, dispondo sobre a classificação dos portos marítimos, fluviais e lacustres, que integrem o Sistema Portuário Nacional.

§ 2º Os nomes dos aeródromos e aeroportos existentes só poderão ser modificados quando houver necessidade técnica dessa alteração.

Art 21. É mantido o Plano Aeroviário Nacional de que trata o Decreto-lei nº 270, de 28 de fevereiro de 1967, observada sua compatibilidade com as disposições desta lei e atendidas as demais definições do Código Brasileiro do Ar (Decreto-lei nº 32, de 18 de novembro de 1966).

Art 22. Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as Leis nºs 4.540, de 10 de dezembro de 1964; 4.592, de 29 de dezembro de 1964 e 4.906, de 17 de dezembro de 1965, e os Decretos-leis nºs 143, de 2 de fevereiro de 1967 e 514, de 31 de março de 1969, e demais disposições em contrário.

Brasília, 10 de setembro de 1973; 152º da Independência e 85º da República

(Á Comissão de Serviços de Infra-Estrutura, em decisão terminativa)

Publicado no **Diário do Senado Federal**, de 11/4/2007.