



SENADO FEDERAL

COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA

PAUTA DA 20ª REUNIÃO

(2ª Sessão Legislativa Ordinária da 54ª Legislatura)

**05/07/2012
QUINTA-FEIRA
às 09 horas**

**Presidente: Senadora Lúcia Vânia
Vice-Presidente: Senador Blairo Maggi**



Comissão de Serviços de Infraestrutura

**20ª REUNIÃO, EXTRAORDINÁRIA, DA 2ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA
DA 54ª LEGISLATURA, A REALIZAR-SE EM 05/07/2012.**

20ª REUNIÃO, EXTRAORDINÁRIA
Quinta-feira, às 09 horas

SUMÁRIO

1ª PARTE - REUNIÃO DE TRABALHO

FINALIDADE	PÁGINA
Apreciação de Ato que estabelece procedimento a ser adotado pela Comissão de Serviços de Infraestrutura com referência aos Avisos do Tribunal de Contas da União (TCU) que encaminhem matéria atinente às competências dessa Comissão.	16

2ª PARTE - DELIBERATIVA

ITEM	PROPOSIÇÃO	RELATOR (A)	PÁGINA
1	PLS 214/2008 - Não Terminativo -	SEN. INÁCIO ARRUDA	19
2	PLS 155/2012 - Não Terminativo -	SEN. JOÃO CAPIBERIBE	29
3	PLC 94/2007 (Tramita em conjunto com: PLC 125/2007) - Não Terminativo -	SEN. DELCÍDIO DO AMARAL	43
4	PLS 113/2011 - Terminativo -	SEN. CYRO MIRANDA	54

5	PLC 28/2009 - Terminativo -	SEN. FRANCISCO DORNELLES	67
6	PLC 45/2009 - Terminativo -	SEN. FLEXA RIBEIRO	75
7	PLC 2/2010 - Terminativo -	SEN. VALDIR RAUPP	85
8	PLC 327/2009 - Terminativo -	SEN. RICARDO FERRAÇO	93
9	PLC 67/2010 - Terminativo -	SEN. RICARDO FERRAÇO	101
10	PLC 72/2010 - Terminativo -	SEN. RICARDO FERRAÇO	110
11	PLC 98/2010 - Terminativo -	SEN. RICARDO FERRAÇO	117
12	PLC 125/2010 - Terminativo -	SEN. RICARDO FERRAÇO	129
13	PLC 126/2010 - Terminativo -	SEN. RICARDO FERRAÇO	138
14	PLC 130/2010 - Terminativo -	SEN. RICARDO FERRAÇO	146
15	PLC 175/2010 - Terminativo -	SEN. RICARDO FERRAÇO	154
16	PLC 116/2011 - Terminativo -	SEN. CASILDO MALDANER	162
17	PLS 120/2010 - Terminativo -	SEN. DELCÍDIO DO AMARAL	170
18	PLS 115/2012 - Terminativo -	SEN. FLEXA RIBEIRO	178

19	Requerimento 19		208
20	Requerimento 20		211

COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA - CI

(1)(2)(3)(4)(5)(6)(7)(32)

PRESIDENTE: Senadora Lúcia Vânia

VICE-PRESIDENTE: Senador Blairo Maggi

(23 titulares e 23 suplentes)

TITULARES			SUPLENTE
Bloco de Apoio ao Governo(PT, PDT, PSB, PC DO B, PRB)			
Lindbergh Farias(PT)	RJ (61) 3303-6426 / 6427	1 Humberto Costa(PT)	PE (61) 3303-6285 / 6286
Delcídio do Amaral(PT)	MS (61) 3303-2452 a 3303 2457	2 José Pimentel(PT)	CE (61) 3303-6390/6391
Jorge Viana(PT)	AC (61) 3303-6366 e 3303-6367	3 Wellington Dias(PT)	PI (61) 3303 9049/9050/9053
Walter Pinheiro(PT)	BA (61) 33036788/6790	4 Eduardo Lopes(PRB)(28)(29)	RJ (61) 3303-5730
Acir Gurgacz(PDT)(40)	RO (61) 3303-3132/1057	5 Pedro Taques(PDT)	MT (61) 3303-6550 e 3303-6551
João Capiberibe(PSB)(26)	AP (61) 3303-9011/3303-9014	6 Rodrigo Rollemberg(PSB)	DF 6640
Inácio Arruda(PC DO B)	CE (61) 3303-5791/5793	7 Vanessa Grazziotin(PC DO B)	AM 6726
Bloco Parlamentar da Maioria(PV, PMDB, PP)			
Valdir Raupp(PMDB)(35)	RO (61) 3303-2252/2253	1 Romero Jucá(PMDB)(35)	RR (61) 3303-2111 a 2117
Waldemir Moka(PMDB)(35)	MS (61) 3303 - 6767 / 6768	2 Sérgio Souza(PMDB)(10)(11)(18)(35)	PR (61) 3303-6271/ 6261
Lobão Filho(PMDB)(35)	MA (61) 3303-2311 a 2314	3 Roberto Requião(PMDB)(35)	PR (61) 3303-6623/6624
Vital do Rêgo(PMDB)(35)	PB (61) 3303-6747	4 Francisco Dornelles(PP)(17)(35)	RJ (61)-3303-4229
Ricardo Ferraço(PMDB)(35)	ES (61) 3303-6590	5 Clésio Andrade(PMDB)(19)(30)(31)(35)	MG (61) 3303-4621 e 3303-5067
Eduardo Braga(PMDB)(35)	AM (61) 3303-6230	6 Casildo Maldaner(PMDB)(35)	SC (61) 3303-4206-07
Ciro Nogueira(PP)(35)	PI (61) 3303-6185 / 6187	7 Ivo Cassol(PP)(23)(24)(25)(33)(35)	RO (61) 3303.6328 / 6329
Bloco Parlamentar Minoria(PSDB, DEM)			
Flexa Ribeiro(PSDB)	PA (61) 3303-2342	1 Aécio Neves(PSDB)	MG (61) 3303-6049/6050
Lúcia Vânia(PSDB)	GO (61) 3303-2035/2844	2 Aloysio Nunes Ferreira(PSDB)	SP (61) 3303-6063/6064
Cyro Miranda(PSDB)(9)(12)	GO (61) 3303-1962	3 Alvaro Dias(PSDB)(12)(15)	PR (61) 3303-4059/4060
Jayme Campos(DEM)(38)	MT (61) 3303-4061/1048	4 VAGO(38)	
Bloco Parlamentar União e Força(PTB, PSC, PR)			
Fernando Collor(PTB)	AL (61) 3303-5783/5786	1 Armando Monteiro(PTB)	PE (61) 3303 6124 e 3303 6125
Mozarildo Cavalcanti(PTB)	RR (61) 3303-4078 / 3315	2 João Vicente Claudino(PTB)	PI (61) 3303-2415/4847/3055
Blairo Maggi(PR)	MT (61) 3303-6167	3 Vicentinho Alves(PR)	TO (61) 3303-6467/6469/6472
PSOL			
VAGO(27)		1 VAGO(27)	
PSD			
Kátia Abreu(36)(39)	TO 2464 / 3303-2708	1 Sérgio Petecão(13)(14)(20)(22)(36)(37)(39)	AC (61) 3303-6706 a 6713

- (1) Em 08.02.2011, foi lido o Ofício nº 21, de 2011, da Liderança do PTB, designando o Senador Fernando Collor como membro titular; e os Senadores Armando Monteiro e João Vicente Claudino como membros suplentes, para comporem a CI.
- (2) Os Líderes do PSDB e do DEM comunicam a formação do bloco composto por seus partidos, mediante o Ofício nº 31/11-GLPSDB, de 10.02.2011, lido na sessão do Senado de 25 de fevereiro de 2011.
- (3) Em 17.02.2011, foi lido o Ofício nº 27, de 2011, da Liderança do PSDB, designando os Senadores Flexa Ribeiro, Lúcia Vânia e Paulo Bauer como membros titulares; e os Senadores Aécio Neves, Aloysio Nunes e Cyro Miranda como membros suplentes, para comporem a CI.
- (4) Em 17.02.2011, foi lido o Ofício nº 40, de 2011, da Liderança do PTB, designando o Senador Mozarildo Cavalcanti como membro titular, para compor a CI.
- (5) Em 22.02.2011, foi lido o Ofício nº 18, de 2011, da Liderança do PT e do Bloco de Apoio ao Governo, designando os Senadores Lindbergh Farias, Delcídio Amaral, Jorge Viana, Walter Pinheiro, Blairo Maggi, Acir Gurgacz, Antonio Carlos Valadares e Inácio Arruda como membros titulares; e os Senadores Humberto Costa, José Pimentel, Wellington Dias, Marcelo Crivella, Vicentinho Alves, Pedro Taques, Rodrigo Rollemberg e a Senadora Vanessa Grazziotin como membros suplentes, para comporem a CI.
- (6) Em 22.02.2011, foi lido o Ofício nº 56, de 2011, da Liderança do PMDB, designando os Senadores Valdir Raupp, Waldemir Moka, Lobão Filho, Vital do Rêgo, Ricardo Ferraço, Eduardo Braga, Ciro Nogueira e Francisco Dornelles como membros titulares; e os Senadores Romero Jucá, Gilvam Borges, Roberto Requião, João Alberto Souza, Wilson Santiago, Casildo Maldaner, Eduardo Amorim e Ivo Cassol como membros suplentes, para comporem a CI.
- (7) Em 22.02.2011, foi lido o Ofício nº 12, de 2011, da Liderança do DEM, designando o Senador Demóstenes Torres como membro titular; e o Senador Jayme Campos como membro suplente, para comporem a CI.
- (8) Em 08.02.2011, foi lido o Ofício nº 21, de 2011, da Liderança do PTB, designando o Senador Fernando Collor como membro titular; e os Senadores Armando Monteiro e João Vicente Claudino como membros suplentes, para comporem a CI.
- (9) Em 23.03.2011, o Senador Mário Couto é designado membro titular do Bloco Parlamentar PSDB/DEM na Comissão (Of. nº 058/11-GLPSDB), em substituição ao Senador Paulo Bauer.
- (10) Em 29.03.2011, o Senador Gilvam Borges licenciou-se nos termos do art. 43, inciso I, do Regimento Interno, por 121 dias, a partir de 29.03.11, conforme RQS nº 291/2011, deferido na sessão de 29.03.11.
- (11) Em 10.05.2011, o Senador Geovani Borges é designado suplente do Bloco PMDB/PP/PSC/PMN/PV na Comissão, em substituição ao Senador Gilvam Borges (Of. nº 141/2011-GLPMDB).
- (12) Em 01.06.2011, o Senador Cyro Miranda é designado membro titular do Bloco Parlamentar Minoria na Comissão (Of. nº 124/11-GLPSDB), em substituição ao Senador Mário Couto, que passa a integrar a Comissão como membro suplente.

- (13) Em 12.07.2011, o Senador Ivo Cassol licenciou-se nos termos do art. 43, incisos I e II, do Regimento Interno, por 126 dias, a partir de 13.07.11, conforme RQS nºs 848 e 849 de 2011, aprovado na sessão de 12.07.11.
- (14) Em 14.07.2011, o Senador Reditario Cassol é designado suplente do Bloco Parlamentar da Maioria (PMDB/PP/PSC/PMN/PV) na Comissão, em substituição ao Senador Ivo Cassol (Of. nº 223/2011-GLPMDB).
- (15) Em 1º.08.2011, o Senador Alvaro Dias é designado membro suplente do Bloco Parlamentar Minoria (PSDB) na Comissão, em substituição ao Senador Mário Couto (Of. nº 151/11-GLPSDB).
- (16) O PR deixou de integrar o Bloco de Apoio ao Governo, conforme OF. Nº 056/2011-GLPR, lido na sessão do Senado de 3 de agosto de 2011.
- (17) Em 29.09.2011, o Senador João Alberto Souza afastou-se nos termos do art. 56, inciso I, da Constituição Federal, para assumir o cargo de Secretário-Chefe da Assessoria de Programas Especiais, da Casa Civil do Estado do Maranhão, conforme OF. Nº 208/2011-GSJALB.
- (18) Em 06.10.2011, o Senador Sérgio Souza é designado membro suplente do Bloco Parlamentar da Maioria na Comissão, em substituição ao Senador Geovani Borges (Of. nº 272/2011 - GLPMDB).
- (19) Em 08.11.2011, vago em virtude de o Senador Wilson Santiago ter deixado o mandato.
- (20) Em 14.11.2011, vago em razão do término do mandato do Senador Reditario Cassol, em face da reassunção do membro titular, Senador Ivo Cassol (Of. nº 656/2011-GSICAS).
- (21) Nos termos da decisão do Presidente do Senado publicada no DSF de 17.11.2011.
- (22) Em 16.11.2011, o Senador Ivo Cassol é designado membro suplente do Bloco Parlamentar da Maioria na Comissão (Of. GLPMDB nº 294/2011).
- (23) Em 06.12.2011, o Senador Eduardo Amorim licenciou-se nos termos do art. 43, incisos I e II, do Regimento Interno, por 121 dias, conforme os Requerimentos nºs 1.458 e 1.459/2011, aprovados na sessão de 30.11.2011.
- (24) Vaga cedida temporariamente ao PR (Of. Nº 308/2011-GLPMDB).
- (25) Em 07.12.2011, o Senador Lauro Antonio é designado membro suplente do Bloco Parlamentar da Maioria na Comissão, em substituição ao Senador Eduardo Amorim, em virtude de vaga cedida temporariamente ao PR. (Of. 20/2011-GLPR)
- (26) Em 08.12.2011, o Senador João Capiberibe é designado membro suplente do Bloco Parlamentar de Apoio ao Governo, em substituição ao Senador Antonio Carlos Valadares. (Of. nº 148/2011-GLDBAG)
- (27) Vaga cedida temporariamente ao Bloco de Apoio ao Governo (Of. Nº 20/2012-GSRR).
- (28) Em 02.03.2012, lido ofício do Senador Marcelo Crivella comunicando, nos termos do inciso II do art. 39 do Regimento Interno do Senado Federal, o afastamento do exercício do mandato de Senador para assumir o cargo de Ministro de Estado da Pesca e Aquicultura (Of. nº 34/2012-GSMC).
- (29) Em 06.03.2012, o Senador Eduardo Lopes é designado membro suplente do Bloco Parlamentar de Apoio ao Governo, em substituição ao Senador Marcelo Crivella (Of. nº 30/2012 - GLDBAG).
- (30) Em 20.03.2012, o Senador Clésio Andrade comunicou ao Senado sua filiação partidária ao PMDB (Of.GSCAND nº 91/2012, lido na sessão desta data).
- (31) Em 20.03.2012, o Senador Clésio Andrade é designado membro suplente do Bloco Parlamentar da Maioria na Comissão (Of.GLPMDB nº 36/2012).
- (32) Os Líderes do PTB e do PR comunicam a formação do Bloco União e Força, composto por seus partidos, mediante o OF. Nº 064/GLPTB/SF, lido na sessão do Senado de 3 de abril de 2012.
- (33) Em 05.04.2012, vago em virtude de o Senador Lauro Antonio não exercer mais o mandato devido ao retorno do titular, Senador Eduardo Amorim.
- (34) Em 10.04.2012, foi lido expediente do Senador Eduardo Amorim comunicando ter o PSC deixado de integrar o Bloco Parlamentar da Maioria; foi lido também o OF. Nº 004/2012-GLBUF/SF, da Liderança do Bloco Parlamentar União e Força e da Liderança do PSC, comunicando que o PSC passou a integrar aquele Bloco.
- (35) Em 13.4.2012, foi lido o Of. 67/2012, da Liderança do Bloco Parlamentar da Maioria, designando os Senadores Valdir Raupp, Waldemir Moka, Lobão Filho, Vital do Rêgo, Ricardo Ferraço, Eduardo Braga e Ciro Nogueira como membros titulares e os Senadores Romero Jucá, Sérgio Souza, Roberto Requião, Francisco Dornelles, Clésio Andrade, Casildo Maldaner e Ivo Cassol como membros suplentes, para compor a CI.
- (36) Em virtude do parágrafo único do art. 78 do RISF, foi feito novo cálculo de proporcionalidade partidária, tendo em vista a criação do Partido Social Democrático, cálculo esse aprovado na reunião de Líderes de 14.02.2012.
- (37) As notas que se referiam à vaga do Bloco Parlamentar da Maioria deixam de ali ser alocadas em razão do mencionado na nota anterior.
- (38) Em 17.4.2012, em substituição ao Senador Demóstenes Torres, o Senador Jayme Campos é designado membro titular do Bloco Parlamentar Minoria na Comissão, ficando a vaga de suplente a ser indicada posteriormente (Of. nº 19/2012-GLDEM).
- (39) Em 17.04.2012, foi lido o Ofício nº 0005/2012, da Liderança do Partido Social Democrático - PSD, designando a Senadora Kátia Abreu como membro titular e o Senador Sérgio Petecão como membro suplente, para compor a Comissão.
- (40) Senador Acir Gurgacz licenciou-se nos termos do art. 43, incisos I e II, do Regimento Interno, por 123 dias, a partir de 29.06.12, conforme os Requerimentos nºs 609 e 610, de 2012, aprovados na sessão de 28.06.12.

REUNIÕES ORDINÁRIAS: QUINTAS-FEIRAS, ÀS 9H
 SECRETÁRIO(A): JOSÉ ALEXANDRE GIRÃO M. DA SILVA
 TELEFONE-SECRETARIA: 3303-4607
 FAX: 3303-3286

PLENÁRIO Nº 13 - ALA ALEXANDRE COSTA
 TELEFONE - SALA DE REUNIÕES: 3303-3292
 E-MAIL: scomci@senado.gov.br



SENADO FEDERAL
SECRETARIA-GERAL DA MESA
SECRETARIA DE COMISSÕES
SUBSECRETARIA DE APOIO ÀS COMISSÕES PERMANENTES

2ª SESSÃO LEGISLATIVA ORDINÁRIA DA 54ª LEGISLATURA

**Em 5 de julho de 2012
(quinta-feira)
às 09h**

PAUTA

20ª Reunião, Extraordinária

COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA - CI

1ª PARTE	Reunião de Trabalho
2ª PARTE	Deliberativa
Local	Ala Senador Alexandre Costa, Plenário nº 13

Inclusão do item nº 20

1ª PARTE**Reunião de Trabalho****Finalidade:**

Apreciação de Ato que estabelece procedimento a ser adotado pela Comissão de Serviços de Infraestrutura com referência aos Avisos do Tribunal de Contas da União (TCU) que encaminhem matéria atinente às competências dessa Comissão.

Anexos da Pauta

[Minuta de Ato sobre apreciação dos avisos do TCU](#)

2ª PARTE**PAUTA****ITEM 1**

[PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 214, de 2008](#)

- Não Terminativo -

Acrescenta § 4º ao art. 23 da Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, para dispor sobre a participação dos sindicatos de trabalhadores na Comissão Paritária, no âmbito do órgão de gestão de mão-de-obra do trabalho portuário, e dá outras providências.

Autoria: Senador Paulo Paim

Relatoria: Senador Inácio Arruda

Relatório: Pela aprovação do Projeto, com duas emendas apresentadas pelo Relator.

Observações:

1 - A matéria será apreciada em decisão terminativa pela Comissão de Assuntos Sociais.

2 - A matéria constou da Pauta da Reunião do dia 28/06/2012.

Textos disponíveis:

[Texto inicial](#)

[Legislação citada](#)

[Avulso da matéria](#)

Comissão de Serviços de Infraestrutura

[Relatório](#)

ITEM 2

[PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 155, de 2012](#)

- Não Terminativo -

Destina recursos ao Fundo Nacional de Meio Ambiente, instituído pela Lei nº 7.797, de 10 de julho de 1989, para o pagamento por serviços ambientais e para a recomposição da cobertura vegetal em áreas de preservação permanente ripárias.

Autoria: Senador Rodrigo Rollemberg

Relatoria: Senador João Capiberibe

Relatório: Pela aprovação do Projeto.

Observações:

1 - A matéria será apreciada em decisão terminativa pela Comissão de Meio Ambiente, Defesa do Consumidor e Fiscalização e Controle.

2 - A matéria constou da Pauta da Reunião do dia 28/06/2012.

Textos disponíveis:[Avulso da matéria](#)[Texto inicial](#)[Legislação citada](#)**Comissão de Serviços de Infraestrutura**[Relatório](#)**ITEM 3****TRAMITAÇÃO CONJUNTA**PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 94, de 2007**- Não Terminativo -**

Inclui no Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, o trecho rodoviário que menciona.

Autoria: Deputado Vander Loubet

Textos disponíveis:[Avulso da matéria](#)**Comissão de Serviços de Infraestrutura**[Relatório](#)[Parecer aprovado na comissão](#)[Relatório](#)**TRAMITA EM CONJUNTO**PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 125, de 2007**- Não Terminativo -**

Inclui no Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação, novo trecho rodoviário para expansão da BR-421.

Autoria: Deputado Eduardo Valverde

Relatoria: Senador Delcídio do Amaral

Relatório: Pela aprovação dos Projetos de Lei da Câmara nº 125, de 2007 e 94, de 2007.

Textos disponíveis:[Avulso da matéria](#)**Comissão de Serviços de Infraestrutura**[Relatório](#)[Parecer aprovado na comissão](#)[Relatório](#)**ITEM 4**PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 113, de 2011**- Terminativo -**

Altera a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, para determinar o embarque gratuito de bagagem que se enquadre em determinados parâmetros, no transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros.

Autoria: Senador Rodrigo Rollemberg

Relatoria: Senador Cyro Miranda

Relatório: Pela aprovação do Projeto, com três emendas apresentadas pelo Relator.

Observações:

1 - A matéria constou da Pauta da Reunião dos dias 24 e 31/05 e 28/06/2012.

Textos disponíveis:

[Avulso da matéria](#)

[Texto inicial](#)

[Legislação citada](#)

[Quadro comparativo](#)

Comissão de Serviços de Infraestrutura

[Relatório](#)

ITEM 5

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 28, de 2009

- Terminativo -

Inclui trecho da Rodovia RJ-196, entre os Municípios de São João da Barra e São Francisco de Itabapoana, na Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, constante do Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que institui o Plano Nacional de Viação.

Autoria: Deputado Geraldo Pudim

Relatoria: Senador Francisco Dornelles

Relatório: Pela aprovação do Projeto.

Observações:

1 - A matéria constou da Pauta da Reunião do dia 19/04/2012.

Textos disponíveis:

[Texto inicial](#)

[Avulso da matéria](#)

Comissão de Serviços de Infraestrutura

[Relatório](#)

ITEM 6

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 45, de 2009

- Terminativo -

Altera a Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, integrante do Anexo do Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, para dar novos pontos de passagem à BR-222.

Autoria: Deputado Giovanni Queiroz e outros

Relatoria: Senador Flexa Ribeiro

Relatório: Pela aprovação do Projeto com uma emenda apresentada.

Observações:

1 - Em 28/04/2012, foi lido o Relatório e adiadas a discussão e votação da matéria.

2 - A matéria constou da Pauta da Reunião do dia 12/05/2011 e 12/04/2012.

Textos disponíveis:

[Texto inicial](#)

[Avulso da matéria](#)

Comissão de Serviços de Infraestrutura

[Relatório](#)

[Relatório](#)

ITEM 7**PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 2, de 2010****- Terminativo -**

Inclui o Rio Santa Maria da Vitória na Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que cria o Plano Nacional de Viação.

Autoria: Deputada Rose de Freitas

Relatoria: Senador Valdir Raupp

Relatório: Pela aprovação do Projeto com duas emendas apresentadas.

Observações:

1 - A matéria constou da Pauta das Reuniões dos dias 12/05/2011 e 19/04/2012.

Textos disponíveis:

[Texto inicial](#)

[Avulso da matéria](#)

Comissão de Serviços de Infraestrutura

[Relatório](#)

[Relatório](#)

ITEM 8**PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 327, de 2009****- Terminativo -**

Inclui no Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, o trecho rodoviário que especifica (trecho de acesso ao Município de Laguna, via Balneário Praia do Sol).

Autoria: Deputado Edinho Bez

Relatoria: Senador Ricardo Ferraço

Relatório: Pela aprovação do Projeto com três emendas apresentadas.

Observações:

1 - A matéria constou da Pauta da Reunião do dia 19/04/2012.

Textos disponíveis:

[Avulso da matéria](#)

[Texto inicial](#)

Comissão de Serviços de Infraestrutura

[Relatório](#)

ITEM 9**PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 67, de 2010****- Terminativo -**

Inclui na relação descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, integrante do Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação, a ligação rodoviária entre a BR-293, Município de Santana do Livramento, à BR-290, Município de Alegrete, ambos no Estado do Rio Grande do Sul.

Autoria: Deputado Afonso Hamm

Relatoria: Senador Ricardo Ferraço

Relatório: Pela aprovação do Projeto com três emendas apresentadas.

Observações:

1 - A matéria constou da Pauta da Reunião do dia 19/04/2012.

Textos disponíveis:[Avulso da matéria](#)[Texto inicial](#)

Comissão de Serviços de Infraestrutura

[Relatório](#)**ITEM 10****PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 72, de 2010****- Terminativo -**

Inclui no Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, o trecho rodoviário que especifica.

Autoria: Deputado Zonta

Relatoria: Senador Ricardo Ferraço

Relatório: Pela aprovação do Projeto com uma emenda apresentada.

Observações:

1 - A matéria constou da Pauta da Reunião do dia 19/04/2012.

Textos disponíveis:[Texto inicial](#)[Avulso da matéria](#)

Comissão de Serviços de Infraestrutura

[Relatório](#)**ITEM 11****PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 98, de 2010****- Terminativo -**

Altera a Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação, de modo a incluir na Relação Descritiva dos Portos Marítimos, Fluviais e Lacustres os portos de Santo Antônio de Leverger, Barão do Melgaço e Santo Antônio de Leverger - Porto Cercado, no Estado de Mato Grosso.

Autoria: Deputado Wellington Fagundes

Relatoria: Senador Ricardo Ferraço

Relatório: Pela aprovação do Projeto com duas emendas apresentadas.

Observações:

1 - A matéria constou da Pauta da Reunião do dia 19/04/2012.

Textos disponíveis:[Texto inicial](#)[Avulso da matéria](#)

Comissão de Serviços de Infraestrutura

[Relatório](#)[Relatório](#)**ITEM 12****PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 125, de 2010****- Terminativo -**

Altera a Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, para incluir o curso da atual PR-445 saindo de Mauá da Serra, no entroncamento entre as rodovias BR 272 e 376, passando pela BR-369 até a divisa Paraná - São Paulo, no município de Primeiro de Maio.

Autoria: Deputado Luiz Carlos Hauly

Relatoria: Senador Ricardo Ferraço

Relatório: Pela aprovação do Projeto com três emendas apresentadas.

Observações:

1 - A matéria constou da Pauta da Reunião do dia 19/04/2012.

Textos disponíveis:

[Texto inicial](#)

[Avulso da matéria](#)

Comissão de Serviços de Infraestrutura

[Relatório](#)

ITEM 13

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 126, de 2010

- Terminativo -

Altera o Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, para modificar a diretriz da ligação ferroviária EF-489.

Autoria: Deputado Edinho Bez

Relatoria: Senador Ricardo Ferraço

Relatório: Pela aprovação do Projeto.

Observações:

1 - A matéria constou da Pauta da Reunião do dia 19/04/2012.

Textos disponíveis:

[Texto inicial](#)

[Avulso da matéria](#)

Comissão de Serviços de Infraestrutura

[Relatório](#)

[Relatório](#)

ITEM 14

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 130, de 2010

- Terminativo -

Altera a Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação, de modo a incluir na Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, a rodovia de ligação que permitirá o acesso à Universidade Tecnológica Federal do Paraná - UTFPR - Campus Londrina.

Autoria: Deputado Alex Canziani

Relatoria: Senador Ricardo Ferraço

Relatório: Pela aprovação do Projeto com três emendas apresentadas.

Observações:

1 - A matéria constou da Pauta da Reunião do dia 19/04/2012.

Textos disponíveis:

[Texto inicial](#)

[Avulso da matéria](#)

Comissão de Serviços de Infraestrutura

[Relatório](#)

ITEM 15

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 175, de 2010**- Terminativo -**

Altera a Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, para incluir o curso da atual PR-090 saindo de Curitiba passando pela BR-369 até a divisa Paraná - São Paulo nos Municípios de Alvorada do Sul e Porecatu.

Autoria: Deputado Luiz Carlos Hauly

Relatoria: Senador Ricardo Ferraço

Relatório: Pela aprovação do Projeto com três emendas apresentadas.

Observações:

1 - A matéria constou da Pauta da Reunião do dia 19/04/2012.

Textos disponíveis:

[Avulso da matéria](#)

Comissão de Serviços de Infraestrutura

[Relatório](#)

ITEM 16PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 116, de 2011**- Terminativo -**

Inclui no Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, o trecho rodoviário que especifica.

Autoria: Deputado Edinho Bez

Relatoria: Senador Casildo Maldaner

Relatório: Pela aprovação do Projeto com duas emendas apresentadas.

Observações:

1 - A matéria constou da Pauta da Reunião do dia 19/04/2012.

Textos disponíveis:

[Texto inicial](#)

[Avulso da matéria](#)

Comissão de Serviços de Infraestrutura

[Relatório](#)

ITEM 17PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 120, de 2010**- Terminativo -**

Altera a Lei nº. 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação, de modo a incluir na BR -293, constante da Relação Descritiva de Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, trecho que especifica.

Autoria: Senador Paulo Paim

Relatoria: Senador Delcídio do Amaral

Relatório: Pela aprovação do Projeto, nos termos do substitutivo apresentado.

Observações:

1 - Em 12/05/2011, foi lido o Relatório e adiadas a discussão e votação da matéria.

2 - A matéria constou da Pauta da Reunião do dia 19/04/2012.

Textos disponíveis:

[Avulso da matéria](#)

[Texto inicial](#)

[Legislação citada](#)

Comissão de Serviços de Infraestrutura

[Relatório](#)[Relatório](#)**ITEM 18****PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 115, de 2012****- Terminativo -**

Altera a Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973 (Plano Nacional de Viação), com as alterações realizadas pela Lei nº 12.379, de 06 de janeiro de 2011, para incluir na Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Nacional o trecho da Rodovia MT-473 situado entre o Entroncamento com a BR-174 em Pontes e Lacerda e o Entroncamento com a MT-265.

Autoria: Senador Pedro Taques

Relatoria: Senador Flexa Ribeiro

Relatório: Pela aprovação do Projeto.

Textos disponíveis:[Avulso da matéria](#)[Texto inicial](#)[Legislação citada](#)

Comissão de Serviços de Infraestrutura

[Relatório](#)**ITEM 19****REQUERIMENTO Nº , DE 2012**

Nos termos do art. 58, § 2º, V, da Constituição Federal, requeiro seja convidada a Senhora Presidente da PETROBRAS, Maria das Graças Foster, para comparecer a esta Comissão com vistas a apresentar exposição informativa sobre o Plano de Negócios 2012-2016 da empresa.

Autoria: Senador Ricardo Ferraço

ITEM 20**REQUERIMENTO Nº , DE 2012**

Requeiro, nos termos regimentais, a inclusão do nome do Sr. Reginaldo Almeida Medeiros, presidente da Associação Brasileira dos Comercializadores de Energia – ABRACEEL), na audiência pública aprovada pelo Requerimento nº 13, de 2012 para debater sobre os encaminhamentos que estão em curso para as renovações das concessões do setor elétrico brasileiro.

Autoria: Senadora Lúcia Vânia

1ª PARTE - REUNIÃO DE TRABALHO

1

ATO Nº , DE 2012 – CI

Estabelece procedimento a ser adotado pela Comissão de Serviços de Infraestrutura com referência aos Avisos do Tribunal de Contas da União (TCU) que encaminhem matéria atinente às competências desta Comissão.

A COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA DO SENADO FEDERAL resolve:

Art. 1º Os Avisos do Tribunal de Contas da União (TCU) recebidos na Comissão de Serviços de Infraestrutura serão despachados à Consultoria Legislativa do Senado Federal, para análise e sugestão de iniciativa ou providência a ser adotada no âmbito desta Comissão, quando cabível.

Art. 2º Este Ato entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

Os Avisos expedidos pelo TCU – geralmente acompanhados de farta documentação de auditorias e outras operações de fiscalização realizadas por aquele órgão – constituem material de grande interesse e relevância para a atuação da Comissão de Serviços de Infraestrutura.

Lamentavelmente, nem sempre temos conseguido dar às informações contidas nos relatórios encaminhados pelo TCU a devida utilização. Para garantir o máximo aproveitamento de material tão valioso, julgo conveniente buscarmos a colaboração da Consultoria Legislativa do Senado, órgão que reúne todas as condições para analisar as informações oferecidas por aquele Tribunal e delas extrair indicações de possíveis iniciativas a serem assumidas pela Comissão de Serviços de Infraestrutura.

Estou certa de que a sistemática ora proposta será de grande proveito para os trabalhos desta Comissão.

Sala da Comissão,

Senadora LÚCIA VÂNIA

2ª PARTE - DELIBERATIVA

1

PARECER N° _____, DE 2012

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, sobre o Projeto de Lei do Senado nº 214, de 2008, de autoria do Senador Paulo Paim, que *acrescenta § 4º ao art. 23 da Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, para dispor sobre a participação dos sindicatos de trabalhadores na Comissão Paritária, no âmbito do órgão de gestão de mão-de-obra do trabalho portuário e dá outras providências.*

RELATOR: Senador **INÁCIO ARRUDA**

I – RELATÓRIO

Vem a exame desta Comissão, o Projeto de Lei do Senado nº 214, de 2008, de autoria do Senador Paulo Paim, que *acrescenta § 4º ao art. 23 da Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, para dispor sobre a participação dos sindicatos de trabalhadores na Comissão Paritária, no âmbito do órgão de gestão de mão-de-obra do trabalho portuário e dá outras providências.*

A proposição, como referido em sua ementa, acrescenta o § 4º ao art. 23 da Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, que passaria a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 23.

§ 4º Na Comissão Paritária cada sindicato de trabalhadores terá direito a um voto. (NR)”

Na sua justificação o eminente autor sustenta que a Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, que *dispõe sobre o regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias e dá outras providências*,

instituiu uma Comissão Paritária, no âmbito do órgão de gestão de mão-de-obra (OGMO), com o intuito de solucionar litígios decorrentes de normas previstas em seus arts. 18, 19 e 21. Os dispositivos citados tratam das finalidades e da competência do referido órgão, e da possibilidade de cessão de trabalhador portuário avulso, em caráter permanente, ao operador portuário.

Argumenta, também, o autor, que segundo manifestações dos sindicatos de trabalhadores (dos conferentes, dos portuários, dos estivadores e outros), o bloco representativo dos trabalhadores tem direito a apenas um voto na Comissão, enquanto os blocos dos tomadores de serviços e dos operadores portuários, etc., cada um deles possui um voto, o que fere o princípio da paridade.

Até a presente data não foram apresentadas emendas no âmbito desta Comissão.

II – ANÁLISE

Nos termos do art. 90, inciso I, combinado com o art. 104, incisos I e II, do Regimento Interno do Senado Federal compete à Comissão de Serviços de Infraestrutura emitir parecer sobre o presente projeto de lei, que deverá seguir para análise terminativa da Comissão de Assuntos Sociais (CAS).

Proposições destinadas à regulamentação de atividades dos profissionais portuários ainda que inseridas no campo do Direito do Trabalho, possuem correlação evidente com a regulamentação dos transportes marítimos, a ensejar a intervenção desta Comissão.

Normas com esse conteúdo estão entre aquelas de iniciativa comum, previstas no art. 61 da Constituição Federal.

Cabe ao Congresso Nacional legislar sobre o tema, nos termos dos arts. 22, incisos I e X, e 48 da mesma Carta. Observados esses pressupostos, constata-se que a proposição não possui vícios de inconstitucionalidade ou ilegalidade.

No mérito, identificamos que o problema de desequilíbrio de representação não ocorre na Comissão Paritária prevista no art. 23 da Lei nº 8.360, de 1993, mas sim na composição do Conselho de Supervisão do órgão de gestão de mão-de-obra, onde há três representações, cada uma com um voto, o que resulta em distorções, porque os usuários de serviços portuários e os operadores portuários têm um voto cada, e os trabalhadores apenas um voto.

Ocorre que o projeto de lei apresentado pelo Senador Paulo Paim acrescenta um novo parágrafo ao art. 23 da Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, objetivando a paridade, o que já encontra-se assegurado na Comissão Paritária prevista neste artigo.

A pretensão argüida pelo autor está concentrada no texto do § 1º do art. 24 da mesma Lei nº 8.630, de 1993, que assim dispõe:

“**Art. 24.** O órgão de gestão de mão-de-obra terá, obrigatoriamente, um Conselho de Supervisão e uma Diretoria Executiva.

§ 1º O Conselho de Supervisão será composto por três membros titulares e respectivos suplentes, sendo cada um dos seus membros e respectivos suplentes indicados por cada um dos blocos a que se referem os incisos II a IV do art. 31 desta lei, e terá por competência:”

Em complementação, para melhor compreensão, transcrevemos o art. 31, relacionando os blocos de II a IV, para melhor compreensão:

“**Art. 31.** O Conselho de Autoridade Portuária será constituído pelos seguintes blocos de membros titulares e respectivos suplentes:

.....
II - bloco dos operadores portuários, sendo:

.....
III - bloco da classe dos trabalhadores portuários, sendo:

.....
IV - bloco dos usuários dos serviços portuários e afins, sendo:”

Analisados os argumentos, a redação e a justificação apresentada no projeto de lei, concluímos que a falta de paridade verifica-se na

composição do Conselho Supervisor do órgão de gestão de mão-de-obra, onde os trabalhadores seriam minoria.

Assim, a alteração legislativa deve ser dirigida ao art. 24 e não ao art. 23 da Lei nº 8.630, de 1993, de tal sorte que seja assegurada a paridade no Conselho Gestor de Mão-de-Obra, razão pela qual apresentamos duas emendas, uma de redação e outra substitutiva.

III. VOTO

Em face do exposto, votamos pela aprovação do Projeto de Lei do Senado nº 214, de 2008, com a seguinte emenda:

EMENDA Nº 01 – CI

A ementa do PLS nº 214, de 2008, é alterada para a seguinte redação:

“Acrescenta § 5º ao art. 24 da Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, para dispor sobre a paridade entre as categorias econômicas e de usuários, com a representação dos trabalhadores no âmbito do Conselho de Supervisão.”

EMENDA Nº 02 – CI

Dê-se ao art. 1º do PLS nº 214, de 2008, a seguinte redação:

Art. 1º O art. 24 da Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, passa a vigorar acrescido do seguinte § 5º, cuja redação é a seguinte:

“**Art. 24.**
.....

§ 5º Nas deliberações do Conselho de Supervisão a que se refere o § 1º deste artigo, a representação dos trabalhadores terá direito ao mesmo número de votos do conjunto das representações das categorias econômicas dos operadores portuários e de usuários de serviços portuários, assegurando-se, assim, a equivalência numérica compatível com a paridade ou sistema de votação que promova a igualdade entre as partes opostas.” (NR)

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 214, DE 2008

Acrescenta § 4º ao art. 23 da Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, para dispor sobre a participação dos sindicatos de trabalhadores na Comissão Paritária, no âmbito do órgão de gestão de mão-de-obra do trabalho portuário e dá outras providências.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º O art. 23 da Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, passa a vigorar acrescido do seguinte § 4º:

"Art. 23.

.....
§ 4º Na Comissão Paritária cada sindicato de trabalhadores terá direito a um voto.(NR)"

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

JUSTIFICAÇÃO

A Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, que "dispõe sobre o regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias e dá outras providências"(denominada Lei dos Portos), instituiu uma Comissão Paritária, no âmbito do órgão de gestão de mão-de-obra, com o intuito de solucionar litígios decorrentes de normas previstas nos

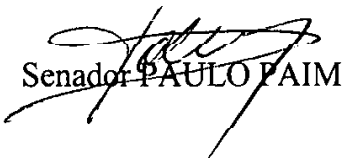
arts. 18, 19 e 21 da mesma norma. Os dispositivos citados tratam das finalidades e da competência do referido órgão, e da possibilidade de cessão de trabalhador portuário avulso, em caráter permanente, ao operador portuário.

Como o próprio nome diz, a referida Comissão deve ser composta paritariamente. Segundo manifestações dos sindicatos de trabalhadores (dos conferentes, dos portuários, dos estivadores e outros), o bloco representativo dos trabalhadores tem direito a apenas um voto na Comissão, enquanto o bloco dos tomadores de serviços, de operadores portuários, etc., cada um deles possui um voto. Ora, obviamente não está havendo a paridade exigida pela Lei, já que os trabalhadores estão em desvantagem. A menos que concordem com a decisão da maioria, eles são, inevitavelmente, voto vencido nas decisões.

Essa composição contraria todo o espírito da Lei nº 8.630, de 1993, que foi duramente negociada entre os trabalhadores portuários, demais interessados e o Poder Executivo. A participação dos trabalhadores, como resultado das negociações ocorridas na oportunidade, era uma exigência da qual eles jamais abriram ou abririam mão. Sendo assim, a quebra da paridade representa também rasgar compromissos históricos firmados para a solução do problema portuário, com os portos praticamente paralisados na época.

Por todas essas razões, esperamos contar com o apoio de nossos pares para a aprovação desta proposta, restabelecendo a legalidade e os direitos conquistados numa árdua luta dos trabalhadores.

Sala das Sessões, 28 de maio de 2008.


Senador PAULO PAIM

LEGISLAÇÃO CITADA

LEI Nº 8.630, DE 25 DE FEVEREIRO DE 1993.

Dispõe sobre o regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias e dá outras providências. (LEI DOS PORTOS)

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte lei:

CAPÍTULO IV

Da Gestão de Mão-de-Obra do Trabalho Portuário Avulso

Art. 18. Os operadores portuários, devem constituir, em cada porto organizado, um órgão de gestão de mão-de-obra do trabalho portuário, tendo como finalidade:

I - administrar o fornecimento da mão-de-obra do trabalhador portuário e do trabalhador portuário-avulso;

II - manter, com exclusividade, o cadastro do trabalhador portuário e o registro do trabalhador portuário avulso;

III - promover o treinamento e a habilitação profissional do trabalhador portuário, inscrevendo-o no cadastro;

IV - selecionar e registrar o trabalhador portuário avulso;

V - estabelecer o número de vagas, a forma e a periodicidade para acesso ao registro do trabalhador portuário avulso;

VI - expedir os documentos de identificação do trabalhador portuário;

VII - arrecadar e repassar, aos respectivos beneficiários, os valores devidos pelos operadores portuários, relativos à remuneração do trabalhador portuário avulso e aos correspondentes encargos fiscais, sociais e previdenciários.

Parágrafo único. No caso de vir a ser celebrado contrato, acordo, ou convenção coletiva de trabalho entre trabalhadores e tomadores de serviços, este precederá o órgão gestor a que se refere o caput deste artigo e dispensará a sua intervenção nas relações entre capital e trabalho no porto.

Art. 19. Compete ao órgão de gestão de mão-de-obra do trabalho portuário avulso:

I - aplicar, quando couber, normas disciplinares previstas em lei, contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho. no caso de transgressão disciplinar, as seguintes penalidades:

a) repreensão verbal ou por escrito;

b) suspensão do registro pelo período de dez a trinta dias;

c) cancelamento do registro;

II - promover a formação profissional e o treinamento multifuncional do trabalhador portuário, bem assim programas de realocação e de incentivo ao cancelamento do registro e de antecipação de aposentadoria;

III - arrecadar e repassar, aos respectivos beneficiários, contribuições destinadas a incentivar o cancelamento do registro e a aposentadoria voluntária;

IV - arrecadar as contribuições destinadas ao custeio do órgão;

V - zelar pelas normas de saúde, higiene e segurança no trabalho portuário avulso;

VI - submeter à Administração do Porto e ao respectivo Conselho de Autoridade Portuária propostas que visem à melhoria da operação portuária e à valorização econômica do porto.

§ 1º O órgão não responde pelos prejuízos causados pelos trabalhadores portuários avulsos aos tomadores dos seus serviços ou a terceiros.

§ 2º O órgão responde, solidariamente com os operadores portuários, pela remuneração devida ao trabalhador portuário avulso .

§ 3º O órgão pode exigir dos operadores portuários, para atender a requisição de trabalhadores portuários avulsos, prévia garantia dos respectivos pagamentos.

Art. 20. O exercício das atribuições previstas nos arts. 18 e 19 desta lei, pelo órgão de gestão de mão-de-obra do trabalho portuário avulso, não implica vínculo empregatício com trabalhador portuário avulso.

Art. 21. O órgão de gestão de mão-de-obra pode ceder trabalhador portuário avulso em caráter permanente, ao operador portuário.

Art. 22. A gestão da mão-de-obra do trabalho portuário avulso deve observar as normas do contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho.

Art. 23. Deve ser constituída, no âmbito do órgão de gestão de mão-de-obra, Comissão Paritária para solucionar litígios decorrentes da aplicação das normas a que se referem os arts. 18, 19 e 21 desta lei.

§ 1º Em caso de impasse, as partes devem recorrer à arbitragem de ofertas finais.

§ 2º Firmado o compromisso arbitral, não será admitida a desistência de qualquer das partes.

§ 3º Os árbitros devem ser escolhidos de comum acordo entre as partes e o laudo arbitral proferido para solução da pendência possui força normativa, independentemente de homologação judicial.

(Às Comissões de Serviços de Infra-Estrutura; e de Assuntos Sociais, cabendo à última a decisão terminativa)

Publicado no **Diário do Senado Federal**, de 29/5/2008.

2ª PARTE - DELIBERATIVA

2

PARECER Nº , DE 2012

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRA-ESTRUTURA, sobre o Projeto de Lei do Senado nº155 de 2012, que *destina recursos ao Fundo Nacional de Meio Ambiente, instituído pela Lei nº 7.797, de 10 de julho de 1989, para o pagamento por serviços ambientais e para a recomposição da cobertura vegetal em áreas de preservação permanente ripárias.*

RELATOR: Senador **JOÃO CAPIBERIBE**

I – RELATÓRIO

Cumprida a esta Comissão analisar o Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 155, de 2012, de autoria do Senador Rodrigo Rollemberg. Trata-se de PLS que *destina recursos ao Fundo Nacional de Meio Ambiente, instituído pela Lei nº 7.797, de 10 de julho de 1989, para o pagamento por serviços ambientais e para a recomposição da cobertura vegetal em áreas de preservação permanente ripárias.*

A proposição é constituída de cinco artigos. O primeiro faz com que recursos sejam destinados ao Fundo Nacional de Meio Ambiente (FNMA), para pagamento por serviços ambientais e para recomposição da cobertura vegetal em Áreas de Preservação Permanente (APP) ripárias. Trata-se, nesse caso, da vegetação existente em áreas marginais a corpos d'água, tais como rios e lagos, cuja denominação em nosso idioma provém da palavra latina *ripariu*, que denomina os solos dessas margens.

O Art. 2º do PLS nº155, de 2012, acresce quatro parágrafos ao art. 4º da Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995, que, desse modo, passaria a vigorar acrescido do § 13, que veda a prorrogação a título não oneroso das concessões de geração de energia elétrica, após o vencimento da primeira prorrogação. O § 14 impõe que, no caso de renovação a título oneroso da concessão de geração de energia elétrica, por prorrogação ou nova licitação, no mínimo cinco por cento da redução alcançada no preço seja empregada no pagamento por serviços ambientais ou na recomposição da cobertura vegetal em APP ripárias.

O § 15 determina que, na hipótese do § 14, o preço final a ser pago ao concessionário seja acrescido do percentual estabelecido para o pagamento por serviços ambientais ou para a recomposição da cobertura vegetal em áreas de preservação permanente ripárias.

Por fim, o § 16 faz com que os recursos arrecadados na forma dos §§ 14 e 15 sejam depositados, pelo concessionário, no FNMA, instituído pela Lei nº 7.797, de 10 de julho de 1989. Esses recursos seriam destinados ao pagamento por serviços ambientais e à recomposição da cobertura vegetal em áreas de preservação permanente ripárias.

O Art. 3º da proposição acresce o art. 16-A ao texto da Lei nº 9.427, de 26 de dezembro de 1996, impondo que os contratos de renovação da concessão de geração de energia elétrica, por prorrogação ou nova licitação, prevejam a obrigação do concessionário em atender ao disposto no art. 2º do PLS.

Por sua vez o art. 4º acresce parágrafo ao art. 5º da Lei nº 7.797, de 1989, impondo que os recursos arrecadados na forma dos §§ 14 a 16 do art. 4º da Lei nº 9.074, de 1995, introduzidos pela proposição em análise, sejam aplicados no pagamento por serviços ambientais e na recomposição da cobertura vegetal em áreas de preservação permanente ripárias, conforme legislação específica.

O art. 5º corresponde à cláusula de vigência da lei.

A matéria foi lida em Plenário no dia 15 de maio de 2012 e encaminhada às Comissões de Serviços de Infraestrutura (CI) e de Meio Ambiente, Defesa do Consumidor e Fiscalização e Controle (CMA), cabendo à última a decisão terminativa

II – ANÁLISE

As matas ripárias (mata ciliar e mata de galeria) são áreas situadas entre dois ecossistemas (o terrestre e o aquático). Como consequência dessa singularidade, são ambientes que exercem um importante papel no equilíbrio ecológico, tendo a função de regular a transferência de energia e de nutrientes de um ecossistema para outro.

A geração energia por meio de usinas hidrelétricas depende, fundamentalmente, da vazão afluente aos reservatórios e ao barramento do curso d' água. Nesse contexto, é essencial para o empreendedor que a qualidade ambiental da bacia hidrográfica em que se insere a hidrelétrica seja a melhor possível. Não restam dúvidas que as APPs ripárias contribuem significativamente para a otimização do aproveitamento energético de um determinado curso d'água.

O PLS nº155, de 2012, propõe a transferência de recursos do setor elétrico para o pagamento por serviços ambientais e para a recomposição da cobertura vegetal em APP ripárias. Evidentemente, a tendência seria a de repassar esses custos ao consumidor de energia elétrica. Nesse ponto reside o grande mérito da proposição, pois ela inova ao aproveitar o momento da renovação das concessões de geração de energia elétrica.

Parte-se do princípio de que, na maioria dos casos, os investimentos feitos pelas concessionárias estarão praticamente amortizados ao final do período de concessão. Assim sendo, ambas as opções, a prorrogação ou a nova licitação dessas concessões devem implicar maior modicidade tarifária para a energia elétrica.

O PLS em análise destina um percentual da redução desses custos para o pagamento por serviços ambientais e para a recomposição da cobertura vegetal em APPs ripárias, sem que a iniciativa crie ainda mais mecanismos de subsídio cruzado no setor elétrico.

A proposição pretende evitar a prática comum no País de fazer com que o bem-estar de parcelas da população seja obtido à custa de outras. O princípio adotado nesse caso é o de que, se por um lado, o Sistema Interligado Nacional (SIN) visa a universalizar o fornecimento de energia elétrica, por outro lado, deve levar em conta o fato de os ecossistemas brasileiros serem um patrimônio da nossa sociedade.

III – VOTO

Diante do exposto, o voto é pela **aprovação** do PLS nº 155, de 2012.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 155, DE 2012

Destina recursos ao Fundo Nacional de Meio Ambiente, instituído pela Lei nº 7.797, de 10 de julho de 1989, para o pagamento por serviços ambientais e para a recomposição da cobertura vegetal em áreas de preservação permanente ripárias.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Esta Lei destina recursos ao Fundo Nacional de Meio Ambiente, para o pagamento por serviços ambientais e para a recomposição da cobertura vegetal em áreas de preservação permanente ripárias.

Art. 2º O art. 4º da Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995, passa a vigorar acrescido dos seguintes §§ 13 a 16:

“**Art. 4º**

.....

§ 13. Após o vencimento da primeira prorrogação, fica vedada a prorrogação a título não oneroso das concessões de geração de energia elétrica.

§ 14. No caso de renovação a título oneroso da concessão de geração de energia elétrica, por prorrogação ou nova licitação, no mínimo cinco por cento da redução alcançada no preço será empregada no pagamento por serviços ambientais ou na recomposição da cobertura vegetal em áreas de preservação permanente ripárias.

2

§ 15. Na hipótese do § 14, o preço final a ser pago ao concessionário será acrescido do percentual estabelecido para o pagamento por serviços ambientais ou para a recomposição da cobertura vegetal em áreas de preservação permanente ripárias.

§ 16. Os recursos arrecadados na forma dos §§ 14 e 15 serão depositados, pelo concessionário, no Fundo Nacional de Meio Ambiente, instituído pela Lei nº 7.797, de 10 de julho de 1989, e destinados ao pagamento por serviços ambientais e à recomposição da cobertura vegetal em áreas de preservação permanente ripárias.” (NR)

Art. 3º A Lei nº 9.427, de 26 de dezembro de 1996, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 16-A:

“**Art. 16-A.** Os contratos de renovação da concessão de geração de energia elétrica, por prorrogação ou nova licitação, deverão prever a obrigação do concessionário em atender ao disposto nos §§ 14 a 16 do art. 4º da Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995.”

Art. 4º O art. 5º da Lei nº 7.797, de 10 de julho de 1989, passa a vigorar acrescido do seguinte § 3º:

Art. 5º

.....

§ 3º Os recursos arrecadados na forma dos §§ 14 a 16 do art. 4º da Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995, serão aplicados no pagamento por serviços ambientais e na recomposição da cobertura vegetal em áreas de preservação permanente ripárias, conforme legislação específica.

Art. 5º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

A necessidade de proteção do meio ambiente constitui amplo consenso nas sociedades modernas. Mais do que isso, juntamente com a justiça social e o crescimento econômico, a responsabilidade ambiental é uma componente indispensável de qualquer estratégia de desenvolvimento que se pretenda sustentável.

3

No Brasil não é diferente. Seja pela importância da preservação da biodiversidade, seja pela necessidade de prevenir e mitigar a mudança do clima, entre inúmeros outros motivos, a proteção do meio ambiente precisa estar inseparavelmente ligada à promoção do desenvolvimento.

Embora a legislação ambiental brasileira seja considerada uma das mais modernas do mundo, ela carece de mecanismos de implementação. Essa carência se dá, em alguma medida, pela ênfase atribuída aos instrumentos de comando e controle. Instrumentos econômicos de estímulo à proteção do meio ambiente são raros – virtualmente inexistentes – no ordenamento jurídico nacional.

Nesse contexto, o pagamento por serviços ambientais constitui um poderoso instrumento econômico para promover a proteção ambiental. A economia clássica tende a considerar como externalidade – positiva ou negativa – tudo que o atual estágio do conhecimento tem dificuldades em definir o respectivo preço. Historicamente, os danos ambientais causados pela atividade econômica sempre foram considerados externalidade negativa. Essa concepção atrasada não pode mais prevalecer.

Não há dúvida de que a geração de energia elétrica provoca, em maior ou menor grau a depender da tecnologia empregada, reflexos sobre o meio ambiente e consumo de recursos ambientais. Parece justo que aqueles que se beneficiam desses impactos arquem com os custos de suas práticas. Além disso, tendo em vista que o meio ambiente é o meio físico que permite e onde se desenvolvem as atividades econômicas, também parece justo que os beneficiários dessas atividades contribuam para a proteção ambiental.

No caso específico da geração hidrelétrica de energia, por exemplo, o insumo básico é a água. O fluxo de água para o reservatório depende, fundamentalmente, das precipitações e do grau de preservação ambiental da bacia hidrográfica, em especial das áreas de preservação permanente (APP) ripárias – ou seja, aquelas que margeiam os cursos d'água. Os serviços prestados pela natureza são essenciais para a garantia da qualidade e da quantidade de água no reservatório e, por conseguinte, para a continuidade da geração de energia.

Nesse contexto, mostra-se desejável que os concessionários de geração de energia e os próprios consumidores contribuam para a remuneração desses serviços ambientais e para a recomposição da cobertura vegetal em APP ripárias.

Este é o objetivo do presente projeto de lei: criar um mecanismo que possibilite carrear recursos do setor elétrico para o pagamento por serviços ambientais e para a recomposição da cobertura vegetal em APP ripárias. O desafio é impedir que a arrecadação de recursos signifique aumento da conta de energia do consumidor final. Nesse contexto, a renovação das concessões de geração de energia elétrica constitui uma oportunidade ímpar.

4

Tendo em vista que, na maioria dos casos, os investimentos feitos pelas concessionárias estarão praticamente amortizados ao final do período de concessão, espera-se que sua renovação – seja por prorrogação, seja por nova licitação – proporcione a oportunidade para uma redução significativa do custo da energia.

Com este projeto de lei, destinamos percentual da redução desses custos para o pagamento por serviços ambientais e para a recomposição da cobertura vegetal em APP ripárias. Essa estratégia garante a promoção da modicidade tarifária – mediante a efetiva redução dos custos da energia – e a proteção ambiental. A geração de energia, a modicidade tarifária e proteção do meio ambiente passam, assim, a materializar o tripé que sustenta o desenvolvimento sustentável: crescimento econômico com justiça social e responsabilidade ambiental.

Cumpra observar, por fim, que essa iniciativa não institui mecanismo de subsídio cruzado. Não se pretende fazer com que uma parcela da população financie o bem-estar de outra parcela da população. Tendo em vista que o sistema elétrico nacional é interligado, que a universalização do fornecimento de energia elétrica é uma meta cada dia mais próxima e que o meio ambiente nacional é um patrimônio de todos os brasileiros, a medida aqui proposta institui um mecanismo pelo qual toda a sociedade contribui para a proteção do meio ambiente, que é, em última instância, de todos.

Acreditamos que esta é uma importante iniciativa do Senado Federal no sentido de fornecer meios para a proteção do meio ambiente. Contamos com o apoio dos nobres Parlamentares para o aprimoramento e a aprovação deste projeto de lei.

Sala das Sessões,

Senador **RODRIGO ROLLEMBERG**

*LEGISLAÇÃO CITADA***LEI Nº 7.797, DE 10 DE JULHO DE 1989.**

Cria o Fundo Nacional de Meio Ambiente e dá outras providências.

.....

Art. 5º Serão consideradas prioritárias as aplicações de recursos financeiros de que trata esta Lei, em projetos nas seguintes áreas:

- I - Unidade de Conservação;
- II - Pesquisa e Desenvolvimento Tecnológico;
- III - Educação Ambiental;
- IV - Manejo e Extensão Florestal;
- V - Desenvolvimento Institucional;
- VI - Controle Ambiental;
- VII - Aproveitamento Econômico Racional e Sustentável da Flora e Fauna Nativas.

§ 1º Os programas serão periodicamente revistos, de acordo com os princípios e diretrizes da política nacional de meio ambiente, devendo ser anualmente submetidos ao Congresso Nacional.

§ 2º Sem prejuízo das ações em âmbito nacional, será dada prioridade aos projetos que tenham sua área de atuação na Amazônia Legal.

.....

.....

LEI Nº 9.074, DE 7 DE JULHO DE 1995.

Estabelece normas para outorga e prorrogações das concessões e permissões de serviços públicos e dá outras providências.

.....

6

Capítulo II
DOS SERVIÇOS DE ENERGIA ELÉTRICA**Seção I**
Das Concessões, Permissões e Autorizações

Art. 4º As concessões, permissões e autorizações de exploração de serviços e instalações de energia elétrica e de aproveitamento energético dos cursos de água serão contratadas, prorrogadas ou outorgadas nos termos desta e da Lei nº 8.987 e das demais.

§ 1º As contratações, outorgas e prorrogações de que trata este artigo poderão ser feitas a título oneroso em favor da União.

§ 2º As concessões de geração de energia elétrica anteriores a 11 de dezembro de 2003 terão o prazo necessário à amortização dos investimentos, limitado a 35 (trinta e cinco) anos, contado da data de assinatura do imprescindível contrato, podendo ser prorrogado por até 20 (vinte) anos, a critério do Poder Concedente, observadas as condições estabelecidas nos contratos. (Redação dada pela Lei nº 10.848, de 2004)

§ 3º As concessões de transmissão e de distribuição de energia elétrica, contratadas a partir desta Lei, terão o prazo necessário à amortização dos investimentos, limitado a trinta anos, contado da data de assinatura do imprescindível contrato, podendo ser prorrogado no máximo por igual período, a critério do poder concedente, nas condições estabelecidas no contrato.

§ 4º As prorrogações referidas neste artigo deverão ser requeridas pelo concessionário ou permissionário, no prazo de até trinta e seis meses anteriores à data final do respectivo contrato, devendo o poder concedente manifestar-se sobre o requerimento até dezoito meses antes dessa data.

§ 5º As concessionárias, as permissionárias e as autorizadas de serviço público de distribuição de energia elétrica que atuem no Sistema Interligado Nacional – SIN não poderão desenvolver atividades: (Incluído pela Lei nº 10.848, de 2004)

I - de geração de energia elétrica; (Incluído pela Lei nº 10.848, de 2004)

II - de transmissão de energia elétrica; (Incluído pela Lei nº 10.848, de 2004)

III - de venda de energia a consumidores de que tratam os arts. 15 e 16 desta Lei, exceto às unidades consumidoras localizadas na área de concessão ou permissão da empresa distribuidora, sob as mesmas condições reguladas aplicáveis aos demais consumidores não abrangidos por aqueles artigos, inclusive tarifas e prazos; (Incluído pela Lei nº 10.848, de 2004)

7

IV - de participação em outras sociedades de forma direta ou indireta, ressalvado o disposto no art. 31, inciso VIII, da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, e nos respectivos contratos de concessão; ou (Incluído pela Lei nº 10.848, de 2004)

V - estranhas ao objeto da concessão, permissão ou autorização, exceto nos casos previstos em lei e nos respectivos contratos de concessão. (Incluído pela Lei nº 10.848, de 2004)

§ 6º Não se aplica o disposto no § 5º deste artigo às concessionárias, permissionárias e autorizadas de distribuição e às cooperativas de eletrificação rural: (Redação dada pela Lei nº 11.192, de 2006)

I - no atendimento a sistemas elétricos isolados; (Incluído pela Lei nº 10.848, de 2004)

II – no atendimento ao seu mercado próprio, desde que seja inferior a 500 (quinhentos) GWh/ano e a totalidade da energia gerada seja a ele destinada; (Redação dada pela Lei nº 11.192, de 2006)

III - na captação, aplicação ou empréstimo de recursos financeiros destinados ao próprio agente ou a sociedade coligada, controlada, controladora ou vinculada a controladora comum, desde que destinados ao serviço público de energia elétrica, mediante anuência prévia da ANEEL, observado o disposto no inciso XIII do art. 3º da Lei nº 9.427, de 26 de dezembro de 1996, com redação dada pelo art. 17 da Lei nº 10.438, de 26 de abril de 2002, garantida a modicidade tarifária e atendido ao disposto na Lei 6.404, de 15 de dezembro de 1976. (Incluído pela Lei nº 10.848, de 2004)

§ 7º As concessionárias e as autorizadas de geração de energia elétrica que atuem no Sistema Interligado Nacional – SIN não poderão ser coligadas ou controladoras de sociedades que desenvolvam atividades de distribuição de energia elétrica no SIN. (Incluído pela Lei nº 10.848, de 2004)

§ 8º A regulamentação deverá prever sanções para o descumprimento do disposto nos §§ 5º, 6º e 7º deste artigo após o período estabelecido para a desverticalização. (Incluído pela Lei nº 10.848, de 2004)

§ 9º As concessões de geração de energia elétrica, contratadas a partir da Medida Provisória nº 144, de 11 de dezembro de 2003, terão o prazo necessário à amortização dos investimentos, limitado a 35 (trinta e cinco) anos, contado da data de assinatura do imprescindível contrato. (Incluído pela Lei nº 10.848, de 2004)

§ 10. Fica a Agência Nacional de Energia Elétrica - ANEEL autorizada a celebrar aditivos aos contratos de concessão de uso de bem público de aproveitamentos de potenciais hidráulicos feitos a título oneroso em favor da União, mediante solicitação do respectivo titular, com a finalidade de permitir que o início do pagamento pelo uso de bem

8

público coincida com uma das seguintes situações, a que ocorrer primeiro: (Incluído pela Lei nº 11.488, de 2007)

I - o início da entrega da energia objeto de Contratos de Comercialização de Energia no Ambiente Regulado - CCEAR; ou (Incluído pela Lei nº 11.488, de 2007)

II - a efetiva entrada em operação comercial do aproveitamento. (Incluído pela Lei nº 11.488, de 2007)

§ 11. Quando da solicitação de que trata o § 10 deste artigo resultar postergação do início de pagamento pelo uso de bem público, a celebração do aditivo contratual estará condicionada à análise e à aceitação pela ANEEL das justificativas apresentadas pelo titular da concessão para a postergação solicitada. (Incluído pela Lei nº 11.488, de 2007)

§ 12. No caso de postergação do início do pagamento, sobre o valor não pago incidirá apenas atualização monetária mediante a aplicação do índice previsto no contrato de concessão. (Incluído pela Lei nº 11.488, de 2007)

.....

.....

LEI Nº 9.427, DE 26 DE DEZEMBRO DE 1996.

Institui a Agência Nacional de Energia Elétrica - ANEEL, disciplina o regime das concessões de serviços públicos de energia elétrica e dá outras providências.

.....

Capítulo III

DO REGIME ECONÔMICO E FINANCEIRO DAS

CONCESSÕES DE SERVIÇO PÚBLICO DE ENERGIA ELÉTRICA

Art. 14. O regime econômico e financeiro da concessão de serviço público de energia elétrica, conforme estabelecido no respectivo contrato, compreende:

I - a contraprestação pela execução do serviço, paga pelo consumidor final com tarifas baseadas no serviço pelo preço, nos termos da Lei 8.987, de 13 de fevereiro de 1995;

II - a responsabilidade da concessionária em realizar investimentos em obras e instalações que reverterão à União na extinção do contrato, garantida a indenização nos casos e condições previstos na Lei 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, e nesta Lei, de modo a assegurar a qualidade do serviço de energia elétrica;

9

III - a participação do consumidor no capital da concessionária, mediante contribuição financeira para execução de obras de interesse mútuo, conforme definido em regulamento;

IV - apropriação de ganhos de eficiência empresarial e da competitividade;

V - indisponibilidade, pela concessionária, salvo disposição contratual, dos bens considerados reversíveis.

Art. 15. Entende-se por serviço pelo preço o regime econômico-financeiro mediante o qual as tarifas máximas do serviço público de energia elétrica são fixadas:

I - no contrato de concessão ou permissão resultante de licitação pública, nos termos da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995;

II - no contrato que prorrogue a concessão existente, nas hipóteses admitidas na Lei 9.074, de 7 de julho de 1995;

III - no contrato de concessão celebrado em decorrência de desestatização, nos casos indicados no art. 27 da Lei 9.074, de 7 de julho de 1995;

IV - em ato específico da ANEEL, que autorize a aplicação de novos valores, resultantes de revisão ou de reajuste, nas condições do respectivo contrato.

§ 1º A manifestação da ANEEL para a autorização exigida no inciso IV deste artigo deverá ocorrer no prazo máximo de trinta dias a contar da apresentação da proposta da concessionária ou permissionária, vedada a formulação de exigências que não se limitem à comprovação dos fatos alegados para a revisão ou reajuste, ou dos índices utilizados.

§ 2º A não manifestação da ANEEL, no prazo indicado, representará a aceitação dos novos valores tarifários apresentados, para sua imediata aplicação.

Art. 16. Os contratos de concessão referidos no artigo anterior, ao detalhar a cláusula prevista no inciso V do art. 23 da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, poderão prever o compromisso de investimento mínimo anual da concessionária destinado a atender a expansão do mercado e a ampliação e modernização das instalações vinculadas ao serviço.

.....
.....
(Às Comissões de Serviços de Infraestrutura; e de Meio Ambiente, Defesa do Consumidor e Fiscalização e Controle, cabendo à última decisão terminativa)

Publicado no **DSF**, em 16/05/2012.

Secretaria Especial de Editoração e Publicações do Senado Federal – Brasília-DF
OS:11963/2012

2ª PARTE - DELIBERATIVA

3

PARECER Nº , DE 2012

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, sobre o Projeto de Lei da Câmara nº 94, de 2007 (Projeto de Lei nº 6.099, de 2005, na origem), do Deputado Vander Loubet, que *inclui no Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, o trecho rodoviário que menciona*, e sobre o Projeto de Lei da Câmara nº 125, de 2007 (Projeto de Lei nº 6.934, de 2006, na origem), do Deputado Eduardo Valverde, que *inclui no Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação, novo trecho rodoviário para expansão da BR-421*.

RELATOR: Senador **DELCÍDIO DO AMARAL**

I – RELATÓRIO

Vêm à Comissão de Serviços de Infraestrutura os Projetos de Lei da Câmara (PLC) nºs 94, de 2007 (Projeto de Lei nº 6.099, de 2005, na origem), e 125, de 2007 (Projeto de Lei nº 6.934, de 2006, na origem), de autoria dos Deputados Vander Loubet e Eduardo Valverde, respectivamente. As proposições tramitam em conjunto em razão da aprovação do Requerimento nº 600, de 2008, do Senador Romero Jucá, por versarem sobre a mesma matéria, qual seja, a inclusão de trechos rodoviários no Plano Nacional de Viação (PNV).

O PLC nº 125, de 2007, visa a alterar a descrição da rodovia BR-421, de modo que o traçado atual, que interliga as cidades de Guajará-Mirim e Ariquemes, passe a incorporar também a ligação entre esta última e

Machadinho D'Oeste, todas no Estado de Rondônia. A proposta fundamenta-se na constatação de que a região está se desenvolvendo em direção aos Estados do Amazonas e do Mato Grosso.

O PLC nº 94, de 2007, propõe a inclusão de novo trecho ligando o anel rodoviário de Campo Grande, no Estado de Mato Grosso, à ponte sobre o rio Paraná, na divisa com o Estado de São Paulo. A proposta, segundo o autor, visa a reduzir em cerca de 130 quilômetros o percurso entre Campo Grande e a ponte mencionada, o que, além de diminuir as despesas com transporte, cria alternativa para o fluxo das rodovias BR-262 e BR-267.

Na Câmara dos Deputados, os projetos foram aprovados nas Comissões de Viação e Transportes (CVT) e de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC). Na CVT, o PLC nº 125, de 2007, recebeu substitutivo.

No Senado, os projetos foram distribuídos com exclusividade à Comissão de Serviços de Infraestrutura.

II – ANÁLISE

A esta Comissão compete analisar as proposições citadas quanto ao mérito, à constitucionalidade, à juridicidade, à regimentalidade e à técnica legislativa, uma vez que lhe foram distribuídas com exclusividade.

O PLC nº 94 e o PLC nº 125, ambos de 2007, têm em comum o objetivo de alterar o Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação (PNV), o que justifica a tramitação em conjunto das duas matérias.

O primeiro visa à ligação da BR-163, no contorno de Campo Grande, à BR-158, rodovia longitudinal de integração nacional, ampliando o intercâmbio entre o Estado do Mato Grosso e a região Sudeste do País.

O segundo propõe a alteração do traçado de via já existente – a BR-421 – com o intuito de ligar o nordeste do Estado de Rondônia à BR-364, principal via de integração da região com o restante do País, atendendo às novas tendências de crescimento da região.

As proposições versam sobre o sistema nacional de viação, matéria de competência da União (Constituição Federal, art. 21, XXI). A iniciativa parlamentar é legítima, por não haver reserva atribuída a outros Poderes, conforme estabelece o art. 48 da Constituição Federal.

Ambas as proposições são adequadas quanto ao mérito, uma vez que visam a promover a integração de regiões remotas com o centro econômico do País, além de buscar a melhoria das condições de escoamento da produção regional para os principais centros de distribuição e grande parte de seu mercado consumidor.

III – VOTO

Em vista do exposto, votamos pela **aprovação** dos Projetos de Lei da Câmara nº 125, de 2007, e nº 94, de 2007.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 94, DE 2007

(nº 6.099/2005, na Casa de origem)

Inclui no Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, o trecho rodoviário que menciona.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º A Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, item 2.2.2, constante do Anexo do Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, passa a vigorar acrescida do trecho rodoviário que começa no entroncamento com a BR-163 (anel rodoviário da cidade de Campo Grande-MS), acompanha todo o traçado da MS-040, passando pelas cidades de Santa Rita do Pardo e de Brasilândia, e chega à divisa entre os Estados de Mato Grosso do Sul e São Paulo, na ponte sobre o rio Paranã.

Art. 2º O traçado definitivo, a designação oficial e demais características do trecho de que trata o art. 1º desta Lei serão determinados pelo órgão competente.

Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

PROJETO DE LEI ORIGINAL Nº 6.099, DE 2005

Inclui no Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, o trecho rodoviário que menciona

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º A Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, item 2.2.2, constante do Anexo ao Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, passa a vigorar acrescida do trecho rodoviário que começa no entroncamento com a BR-163 (anel rodoviário da cidade de Campo Grande-MS), acompanha todo o traçado da MS-040, passando pelas cidades de Santa Rita do Pardo e de Brasilândia e chega à divisa entre os Estados do Mato Grosso do Sul e São Paulo, na ponte sobre o rio Paraná.

Art. 2º O traçado definitivo, a designação oficial e demais características do trecho de que trata o art. 1º serão determinados pelo órgão competente.

Art. 3º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

A rodovia MS-040, que se estende paralelamente entre duas rodovias federais, a BR-262 e a BR-267, é uma importante ligação para a região oeste do Estado do Mato Grosso do Sul. Com sua transferência para a União, esse Estado passará a ter uma ligação alternativa para o grande fluxo de veículos que se desloca pelas citadas rodovias federais.

Essa nova ligação rodoviária, que acompanha toda a MS-040 em mais de 300 quilômetros de extensão, ligará a capital do Estado, Campo Grande, às cidades de Santa Rita do Pardo e Brasilândia, alcançando a ponte sobre o rio Paraná, situada na divisa com o Estado de São Paulo. O novo traçado reduzirá em 130 quilômetros o percurso entre Campo Grande e a ponte citada, diminuindo sensivelmente os custos dos transportes.

Além dos aspectos econômicos e de redução de volume de tráfego em outras rodovias, o que por si só já se traduz em segurança, a nova rodovia federal aproveitará o grande potencial agropecuário, garantindo transporte por rodovias asfaltadas e seguras em uma área que apresenta mais de 3 milhões de hectares produtivos, contribuindo para a geração de maior número de empregos e melhor distribuição de renda, o que permite melhor inclusão social.

Por esses motivos, apresentamos este projeto de lei para incluir o referido trecho na Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, razão pela qual solicitamos aos ilustres Deputados o apoio para a sua aprovação.

Sala das Sessões, em 20 de outubro de 2005.

Deputado **VANDER LOUBET**

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA SECRETARIA-GERAL DA MESA

LEI Nº 5.917, DE 10 DE SETEMBRO DE 1973.

Aprova o Plano Nacional de Viação e dá outras providências.

Alterações	
ÍTEMS	ATO DE ALTERAÇÃO
Item 1.2 - O Sistema Nacional de Viação	Lei nº 6.261, de 14.11.1975
Item 2.2.2 - Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal	Lei nº 11.314, de 2006 Lei nº 11.297, de 2006 Lei nº 11.122, de 31.6.2005 Lei nº 11.003, de 16.12.2004 Lei nº 10.960, de 7.10.2004 Lei nº 10.789, de 28.11.2003 Lei nº 10.739, de 24.9.2003 Lei nº 10.606, de 19.12.2002 Lei nº 10.540, de 1º.10.2002 Lei nº 10.031, de 20.10.2000 Lei nº 10.030, de 20.10.2000 Lei nº 9.830, de 2.9.1999 Lei nº 9.078, de 11.7.1995 Lei nº 7.581, de 24.12.1986 Lei nº 7.003, de 24.6.1982 Lei nº 6.976, de 14.12.1981 Lei nº 6.933, de 13.7.1980 Lei nº 6.776, de 30.4.1980 Lei nº 6.648, de 16.5.1979 Lei nº 6.555, de 22.8.1978 Lei nº 6.504, de 13.12.1977 Lei nº 6.406, de 21.3.1977 Lei nº 11.475, de 2007 Lei nº 11.482, de 2007

Item 3.2.2 - Relação Descritiva das Ferrovias do Plano Nacional de Viação	<u>Lei nº 11.297, de 2006</u> <u>Lei nº 10.680, de 23.5.2003</u> <u>Lei nº 9.060, de 14.6.1995</u> <u>Lei nº 7.436, de 20.12.1985</u> <u>Lei nº 6.574, de 30.9.1978</u> <u>Lei nº 6.346, de 6.7.1976</u>
Item 4.2 - Relação Descritiva dos portos marítimos, fluviais e lacustres do P. N.V.	<u>Lei nº 11.297, de 2006</u> <u>Lei nº 9.852, de 27.10.1999</u> <u>Lei nº 6.671, de 4.7.1979</u> <u>Lei nº 6.630, de 16.4.1979</u> <u>(Vide Medida Provisória nº 369, de 2007)</u> <u>(Vide Lei nº 11.518, de 2007)</u>
Item 5.2.1 - Relação Descritiva das Hidrovias do Plano Nacional de Viação	<u>Lei nº 6.630, de 16.4.1979</u>

(À Comissão de Serviços de Infra-Estrutura)

Publicado no **Diário do Senado Federal**, de 15/11/2007.



SENADO FEDERAL
PROJETO DE LEI DA CÂMARA
Nº 125, DE 2007
(nº 6.934/2006, na Casa de origem)

Inclui no Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação, novo trecho rodoviário para expansão da BR-421.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º A diretriz da BR-421, constante do item 2.2.2 - Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, integrante do Anexo do Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, passa a vigorar com a seguinte descrição:

"2.2.2 Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal

.....

BR	Pontos de Passagem	Unidades da Federação	Extensão (Km)	Superposição	
				BR	Km
421	Machadinho D'Oeste - entronc. c/ RO-133 e RO-455 - entronc. c/ RO-140 - Ariquemes - Monte Negro - Campo Novo de Rondônia - Guajará-Mirim.	RO	451		

..... "

Art. 2º O traçado definitivo da ligação rodoviária de que trata o art. 1º desta Lei será definido pelo órgão competente.

Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

PROJETO DE LEI ORIGINAL Nº 6.934, DE 2006

Inclui e altera a Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação, prolongando a Rodovia BR-421, a partir de Ariquemes, Estado de Rondônia, até o município de Machadinho do Oeste, Estado de Rondônia, na divisa com o Estado do Amazonas.

Art. 1º. Inclui-se no item 2.2.2 - Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, integrante do Anexo do Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, o prolongamento da Rodovia BR-421, a partir de Ariquemes- Estado de Rondônia até o município de Machadinho do Oeste-Estado de Rondônia, na divisa com o Estado do Amazonas. .

"2.2.2 - Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal

BR	Pontos de Passagem	Unidades da Federação	Extensão (km)	Superposição	
				BR	Km
421	Ariquemes, Vale do Anari e Machadinho do Oeste.	RO	144	324	

Art. 2º O número da ligação rodoviária de que trata o art. 1º desta Lei será definido pelo órgão competente.

Art. 3º. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICATIVA

A Rodovia Federal 421, incluída no Plano Nacional de Viação pelo Decreto – Lei 955/69, previa a ligação dos municípios de Ariquemes/RO até o Município de Guajará Mirim/RO, fronteira com a Bolívia. Contudo, com a criação de unidades de conservação e reservas indígenas ao longo do trecho projetado, foi inviabilizada a continuidade da rodovia até o município de Guajará Mirim, se detendo no município de Campo Novo. Por outro lado, a expansão da fronteira agrícola em Rondônia,

revertou a diretriz da rodovia no sentido dos Estados do Amazonas e Mato Grosso, reforçando a viabilidade social e econômica do prolongamento da BR 421, ocupando o trecho da rodovia estadual RO90.

Atualmente, há um intenso tráfego na região fronteiriça dos estados de Rondônia, Mato Grosso e Amazonas, que ora é interligada, na parte rondoniense, pela RO 90.

Sala das Sessões, 20 de abril de 2006, Brasília/DF.

EDUARDO VALVERDE
Deputado Federal PT-RO

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA SECRETARIA-GERAL DA MESA

LEI Nº 5.917, DE 10 DE SETEMBRO DE 1973.

Aprova o Plano Nacional de Viação e dá outras providências.

(À Comissão de Serviços de Infra-Estrutura)

Publicado no **Diário do Senado Federal**, de 21/12/2007.

Secretaria Especial de Editoração e Publicações do Senado Federal – Brasília – DF

(OS:17875/2007)

2ª PARTE - DELIBERATIVA

4

PARECER Nº , DE 2012

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, em decisão terminativa, sobre o Projeto de Lei do Senado nº 113, de 2011, do Senador Rodrigo Rollemberg, que *altera a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, para determinar o embarque gratuito de bagagem que se enquadre em determinados parâmetros, no transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros.*

RELATOR: Senador **CYRO MIRANDA**

I – RELATÓRIO

Encontra-se sob exame da Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI) o Projeto de Lei do Senado nº 113, de 2011, do Senador Rodrigo Rollemberg. A iniciativa propõe a inserção de novo artigo na Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, que “dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes, e dá outras providências”, para disciplinar a franquia de bagagem no transporte interestadual e internacional de passageiros.

A franquia proposta é de trinta quilos de peso total e volume máximo de trezentos decímetros cúbicos, limitada a maior dimensão de qualquer volume a um metro, para o bagageiro; e de cinco quilos de peso total – com dimensões compatíveis, preservando-se o conforto, a segurança e a higiene dos passageiros –, para o porta-embrulhos.

Poderá ser cobrado adicional de até 0,5% do preço da passagem por quilograma de excesso de peso e de até 20% por excesso de volume ou comprimento.

É dispensada a apresentação de notas fiscais dos bens embarcados como bagagem e o regulamento definirá as cargas perigosas, proibidas ou cujo peso ou dimensões autorizam o transportador a recusar o embarque.

O início da vigência da lei proposta é fixado para cento e oitenta dias após a sua publicação.

O autor fundamenta a iniciativa afirmando que, embora o decreto regulamentador do transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros assegure o embarque de bicicletas desmontadas como franquia de bagagem, algumas empresas recusam-se a transportá-las ou cobram tarifas adicionais. Na maioria dos casos, até mesmo o embarque como encomenda é recusado, pois se exige do proprietário a apresentação de nota fiscal, que nem sempre foi guardada pelo proprietário.

A proposição foi distribuída para a Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI), em decisão terminativa. Não foram apresentadas emendas.

II – ANÁLISE

Nos termos do art. 104 do Regimento Interno do Senado Federal, compete à CI opinar sobre o mérito da proposição, impondo-se também, no caso presente, em face da competência terminativa e exclusiva atribuída à decisão, o exame dos aspectos de constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa.

A matéria insere-se na competência da União para legislar privativamente sobre transportes, como prevê o inciso XI do art. 22 da Constituição Federal, não havendo reserva de iniciativa em favor do Poder Executivo.

No mérito, cumpre louvar as intenções do autor. Embora, como aponta a própria justificção do projeto, a franquia de bagagens já esteja disciplinada no Decreto nº 2.521, de 20 de março de 1998, que “dispõe sobre a exploração, mediante permissão e autorização, de serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros”, é conveniente que a disciplina básica de um serviço relevante como o transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros, o que inclui a franquia de bagagem, seja veiculada por lei.

O regramento da matéria nos termos propostos não apenas permitirá uma disciplina normativa de maior alcance e permanência, capaz de inibir com maior eficácia o seu descumprimento, como também ensejará, no caso específico do embarque de bicicletas, o estímulo à utilização de veículos desse tipo nas cidades de destino dos passageiros transportados.

Com efeito, fixado o direito de os usuários dos serviços de transporte interestadual e internacional de passageiros terem suas bicicletas desmontáveis embarcadas no compartimento de bagagem, os ciclistas poderão valer-se mais frequentemente dessa prerrogativa. Trata-se, como bem afirma o autor da proposição, de uma importante contribuição para a consolidação de cidades mais limpas e silenciosas, bem como para a própria saúde da população.

Consideramos, entretanto, que a proposição deve ser aprimorada por meio da supressão de um de seus dispositivos. Referimo-nos ao inteiro teor do § 2º e à consequente adaptação do § 4º, ambos do art. 42-A que se pretende incluir no corpo da Lei nº 10.233, de 2001. Nos termos do comando proposto, as empresas rodoviárias poderão cobrar “adicional de até vinte por cento do preço da passagem” pelo transporte de bagagem que exceda as dimensões máximas fixadas para que se imponha a obrigação do transportador.

O mencionado dispositivo poderia gerar dúvidas e conflitos desnecessários, uma vez que, deixando de haver limite fixado para o excesso em relação às dimensões tidas como “máximas”, o usuário do serviço poderia pretender exigir do transportador a acomodação de volumes inadequados, circunstância que, em tese, poderia até mesmo prejudicar o transporte da bagagem dos demais passageiros.

Outra alteração necessária, esta em proveito da técnica legislativa, refere-se a fazer constar da ementa do projeto o conteúdo da lei que objetiva alterar, bem como sintetizar o escopo da proposição.

As modificações necessárias são promovidas na forma das emendas adiante formuladas.

III – VOTO

Ante o exposto, voto pela constitucionalidade e pela juridicidade da proposição e, no mérito, pela **aprovação** do Projeto de Lei do Senado nº 113, de

2011, com as emendas seguintes:

EMENDA Nº - CI

Dê-se à ementa do PLS nº 113, de 2011, a seguinte redação:

“Altera a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, que dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes, e dá outras providências, para disciplinar a franquia de bagagem no transporte interestadual e internacional de passageiros.”

EMENDA Nº - CI

Suprima-se o § 2º da redação proposta pelo art. 1º do PLS nº 113, de 2011, para o art. 42-A da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, renumerando-se os dispositivos subsequentes.

EMENDA Nº - CI

Dê-se a seguinte redação ao § 4º do art. 42-A que o art. 1º do PLS nº 113, de 2011, propõe aditar à Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001:

“Art. 1º.....

‘Art. 42-A.....

.....

§ 4º O regulamento definirá as cargas consideradas perigosas e proibidas, bem como o peso máximo das bagagens acima dos

quais o transportador não está obrigado a embarcá-las.””

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DO SENADO

Nº 113, DE 2011

Altera a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, para determinar o embarque gratuito de bagagem que se enquadre em determinados parâmetros, no transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º A Subseção III da Seção IV do Capítulo VI da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, passa a vigorar com a inclusão do seguinte art. 42-A:

“Art. 42-A. O passageiro do transporte rodoviário interestadual e internacional fará jus, a título de franquia, ao embarque gratuito de bagagem no bagageiro e volume no porta-embrulhos, observados os seguintes limites máximos de peso e dimensão:

I – no bagageiro, trinta quilos de peso total e volume máximo de trezentos decímetros cúbicos, limitada a maior dimensão de qualquer volume a um metro;

II – no porta-embrulhos, cinco quilos de peso total, com dimensões que se adaptem ao porta-embrulhos, desde que não sejam comprometidos o conforto, a segurança e a higiene dos passageiros.

§ 1º Excedido o peso fixado nos incisos I e II do *caput*, o passageiro pagará até meio por cento do preço da passagem correspondente ao serviço convencional pelo transporte de cada quilograma de excesso.

§ 2º A empresa poderá cobrar adicional de até vinte por cento do preço da passagem correspondente ao serviço convencional pelo

2

transporte de bagagem que exceda as dimensões determinadas no inciso I do *caput*.

§ 3º Não será exigida a apresentação de notas fiscais como condição para o embarque das mercadorias a que se refere este artigo.

§ 4º O regulamento definirá as cargas consideradas perigosas e proibidas, bem como as dimensões e peso máximos das bagagens acima dos quais o transportador não está obrigado a embarcá-las.”

Art. 2º Esta Lei entra em vigor após decorridos cento e oitenta dias de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

A legislação brasileira possui lacunas e é ambígua no que diz respeito ao transporte de bicicletas em ônibus interestaduais e internacionais de passageiros. A franquia de bagagem somente é abordada no Decreto nº 2.521, de 1998, que dispõe sobre a exploração, mediante permissão e autorização, de serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros.

Embora o art. 70 desse decreto, em nosso ponto de vista, já ofereça garantia necessária para o transporte de bicicletas desmontadas como bagagem despachada, na prática, cada empresa de transporte decide arbitrariamente se leva as bicicletas dos passageiros, e se elas estão sujeitas a cobrança de tarifas adicionais ou não.

O caso é tão grave que nos chegaram relatos de ciclistas que não puderam viajar porque a empresa de ônibus recusou-se a enquadrar a bicicleta na franquia de bagagem, nem permitiu seu embarque como encomenda, uma vez que seus proprietários não se encontravam de posse da nota fiscal comprobatória de sua titularidade.

Nosso projeto traz para o nível da legislação federal o cerne do art. 70 do Decreto nº 2.521, de 1998, ao mesmo tempo em que o complementa de forma a garantir que o transportador não possa se recusar a transportar – nem cobrar tarifas adicionais por isso – as cargas que se enquadrem nas dimensões especificadas, e que não sejam cargas perigosas ou proibidas.

Na prática, se a bicicleta estiver acondicionada em recipiente com volume inferior a 300 decímetros cúbicos (por exemplo, uma caixa com 1m x 75cm x 40cm), deverá ser transportada independentemente de qualquer adicional. Caso ocupe volume maior, poderá haver cobrança pelo excesso, limitada a 20% do preço da passagem.

3

Além de uma questão de justiça, entendemos que essa proposição encampa a boa causa do estímulo ao uso da bicicleta, que é o veículo mais adequado e democrático para se garantir melhores cidades, mais limpas, silenciosas e uma população mais saudável, motivos pelos quais esperamos contar com a aprovação dos nobres colegas Parlamentares para esse projeto de lei.

Sala das Sessões,

Senador RODRIGO ROLLEMBERG

LEI Nº 10.233, DE 5 DE JUNHO DE 2001.

Dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes, e dá outras providências.

.....
.....
CAPÍTULO VI

DAS AGÊNCIAS NACIONAIS DE REGULAÇÃO DOS TRANSPORTES

TERRESTRE E AQUAVIÁRIO

.....
.....
Seção IV

Dos Procedimentos e do Controle das Outorgas

.....
.....

4

Subseção III

Das Permissões

Art. 38. As permissões a serem outorgadas pela ANTT e pela ANTAQ aplicar-se-ão à prestação regular de serviços de transporte de passageiros que independam da exploração da infra-estrutura utilizada e não tenham caráter de exclusividade ao longo das rotas percorridas, devendo também ser precedidas de licitação regida por regulamento próprio, aprovado pela Diretoria da Agência, e pelo respectivo edital.

~~§ 1º O edital de licitação obedecerá igualmente às prescrições do § 1º e dos incisos II a V do § 2º do art. 34.~~

§ 1º O edital de licitação obedecerá igualmente às prescrições do § 1º e dos incisos II a V do § 2º do art. 34-A. [\(Redação dada pela Medida Provisória nº 2.217-3, de 4.9.2001\)](#)

§ 2º O edital de licitação indicará obrigatoriamente:

- I – o objeto da permissão;
- II – o prazo de vigência e as condições para prorrogação da permissão;
- III – o modo, a forma e as condições de adaptação da prestação dos serviços à evolução da demanda;
- IV – as características essenciais e a qualidade da frota a ser utilizada; e
- V – as exigências de prestação de serviços adequados.

Art. 39. O contrato de permissão deverá refletir fielmente as condições do edital e da proposta vencedora e terá como cláusulas essenciais as relativas a:

- I – objeto da permissão, definindo-se as rotas e itinerários;
- II – prazo de vigência e condições para sua prorrogação;
- III – modo, forma e condições de prestação dos serviços, em função da evolução da demanda;
- IV – obrigações dos permissionários quanto às participações governamentais e ao valor devido pela outorga, se for o caso;
- V – tarifas;

5

VI – critérios para reajuste e revisão de tarifas;

VII – direitos, garantias e obrigações dos usuários, da Agência e do permissionário;

VIII – procedimentos para acompanhamento e fiscalização das atividades permitidas e para auditoria do contrato;

IX – obrigatoriedade de o permissionário fornecer à Agência relatórios, dados e informações relativas às atividades desenvolvidas;

X – procedimentos relacionados com a transferência da titularidade do contrato, conforme o disposto no art. 30;

XI – regras sobre solução de controvérsias relacionadas com o contrato e sua execução, incluindo conciliação e arbitragem;

XII – sanções de advertência, multa e suspensão da vigência do contrato e regras para sua aplicação, em função da natureza, da gravidade e da reincidência da infração;

XIII – casos de rescisão, caducidade, cassação, anulação e extinção do contrato, de intervenção ou encampação, e casos de declaração de inidoneidade.

§ 1º Os critérios a que se refere o inciso VI do caput deverão considerar:

a) os aspectos relativos a redução ou desconto de tarifas;

b) a transferência aos usuários de perdas ou ganhos econômicos decorrentes de fatores que afetem custos e receitas e que não dependam do desempenho e da responsabilidade do concessionário.

§ 2º A sanção de multa a que se refere o inciso XII do caput poderá ser aplicada isoladamente ou em conjunto com outras sanções e terá valores estabelecidos em regulamento aprovado pela Diretoria da Agência, obedecidos os limites previstos em legislação específica.

§ 3º A ocorrência de infração grave que implicar sanção prevista no inciso XIII do caput será apurada em processo regular, instaurado na forma do regulamento, garantindo-se a prévia e ampla defesa ao interessado.

§ 4º O contrato será publicado por extrato, no Diário Oficial da União, como condição de sua eficácia.

Art. 40. ([VETADO](#))

6

Art. 41. Em função da evolução da demanda, a Agência poderá autorizar a utilização de equipamentos de maior capacidade e novas frequências e horários, nos termos da permissão outorgada, conforme estabelece o inciso III do § 2º do art. 38.

Parágrafo único. ([VETADO](#))

Art. 42. O contrato estabelecerá que o permissionário estará obrigado a:

I – adotar, em todas as suas operações, as medidas necessárias para a segurança das pessoas e dos equipamentos e para a preservação do meio ambiente;

II – responsabilizar-se civilmente pelos atos de seus prepostos e indenizar todos e quaisquer danos decorrentes das atividades contratadas, devendo ressarcir à Agência ou à União os ônus que venham a suportar em consequência de eventuais demandas motivadas por atos de responsabilidade do permissionário;

III – adotar as melhores práticas de prestação de serviços, segundo normas e procedimentos técnicos e científicos pertinentes, utilizando, sempre que possível, equipamentos e processos recomendados pela melhor tecnologia aplicada ao setor.

.....
.....
.....
.....

DECRETO Nº 2.521, DE 20 DE MARÇO DE 1998.

Dispõe sobre a exploração, mediante permissão e autorização, de serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros e dá outras providências.

.....
.....

CAPÍTULO XI

DA FORMA DE EXECUÇÃO DOS SERVIÇOS

.....
SEÇÃO VII*Da Bagagem e das Encomendas*

Art. 70. O preço da passagem abrange, a título de franquia, o transporte obrigatório e gratuito de bagagem no bagageiro e volume no porta-embrulhos, observados os seguintes limites máximos de peso e dimensão:

I - no bagageiro, trinta quilos de peso total e volume máximo de trezentos decímetro cúbicos, limitada a maior dimensão de qualquer volume a um metro;

II - no porta-embrulhos, cinco quilos de peso total, com dimensões que se adaptem ao porta-embrulhos, desde que não sejam comprometidos o conforto, a segurança e a higiene dos passageiros.

Parágrafo único. Excedida a franquia fixada nos incisos I e II deste artigo, o passageiro pagará até meio por cento do preço da passagem correspondente ao serviço convencional pelo transporte de cada quilograma de excesso.

.....
.....
.....

(À Comissão de Serviços de Infraestrutura, em decisão terminativa.)

Publicado no **DSF**, em 25/03/2011.

2ª PARTE - DELIBERATIVA

5

PARECER Nº , DE 2011

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, em decisão terminativa, sobre o Projeto de Lei da Câmara nº 28, de 2009 (Projeto de Lei nº 2.660, de 2007, na origem), do Deputado Geraldo Pudim, que *inclui trecho da Rodovia RJ-196, entre os Municípios de São João da Barra e São Francisco de Itabapoana, na Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, constante do Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que institui o Plano Nacional de Viação.*

RELATOR: Senador **FRANCISCO DORNELLES**

I – RELATÓRIO

O Projeto de Lei da Câmara nº 28, de 2009 (Projeto de Lei nº 2.660, de 2007, na origem), de autoria do Deputado Geraldo Pudim, visa a incluir novo trecho rodoviário na Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, anexa ao Plano Nacional de Viação (PNV), aprovado pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973.

A rodovia proposta para inclusão no PNV segue o traçado da rodovia estadual RJ-196, no trecho compreendido entre os Municípios de São João da Barra e de São Francisco de Itabapoana, no Estado do Rio de Janeiro (RJ). Segundo a descrição apresentada, o trecho teria 24 quilômetros (km) de extensão e os seguintes pontos de passagem: “Entronc. c/ BR-356 e RJ-196 (São João da Barra) – Entronc. c/ RJ-196 (São Francisco de Itabapoana/Gargaú)”.

O projeto prevê que o traçado definitivo e o número da ligação rodoviária proposta serão definidos pelo órgão competente.

O autor ressalta que a principal motivação do projeto é a

necessidade de viabilizar a conclusão da ponte sobre o rio Paraíba do Sul, de ligação entre os dois municípios. Segundo ele, a obra tem caráter reconhecidamente estratégico e conta com a disposição manifesta do Governo Federal de colaborar para o término dos trabalhos, desde que providenciada a sua inclusão no PNV.

Na Câmara dos Deputados, a proposição foi submetida à apreciação conclusiva das Comissões de Viação e Transportes (CVT), e de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC), que a aprovaram sem alterações. No Senado, foi distribuída exclusivamente à Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI), para decisão terminativa. Não foram apresentadas emendas.

II – ANÁLISE

Nos termos do art. 104 do Regimento Interno do Senado Federal, o exame da proposição conforma-se ao rol de atribuições desta Comissão, cabendo-lhe, por força da exclusividade da distribuição, manifestar-se sobre os aspectos de constitucionalidade, juridicidade, técnica legislativa e mérito.

A matéria diz respeito à competência da União para estabelecer princípios e diretrizes para o sistema nacional de viação (art. 21, inciso XXI, da Constituição Federal).

No mérito, compartilho com o autor do PLC nº 28, de 2009, as razões que motivaram a iniciativa. Trata-se, indiscutivelmente, de ligação rodoviária de importância estratégica para o Estado do Rio de Janeiro, em cujo território se inscreve integralmente. Com início no entroncamento da BR-356 com a rodovia estadual RJ-196, no Município de São João da Barra, a ligação desenvolve-se em direção ao Norte do Estado até atingir o balneário de Gargaú, localizado no Município de São Francisco de Itabapoana. Ao longo de toda a sua extensão, segue o traçado da RJ-196, cruzando, em ponto intermediário do percurso, o rio Paraíba do Sul.

A ascensão do trecho à condição de rodovia federal – mediante inclusão do respectivo traçado na Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal – busca habilitá-lo como beneficiário de programas de investimento do Governo Federal voltados para a melhoria da infraestrutura de transportes.

Não obstante a aprovação, em 6 de janeiro do corrente ano, da Lei nº 12.379, de 2011, que dispõe sobre o Sistema Nacional de Viação (SNV), a proposição adequadamente se reporta à relação descritiva constante do Anexo da Lei nº 5.917, de 1973. A rigor, por versarem, uma e outra, sobre o mesmo assunto, esperava-se que a lei mais recente substituísse integralmente a anterior, o que, todavia, não ocorreu em razão dos vetos aplicados ao projeto que lhe deu origem. Dessa forma, entendo que permanecem em vigor as relações descritivas que acompanham a lei antiga (Lei nº 5.917, de 1973), uma vez que a nova lei teve vetados todos os anexos, inclusive o relativo às rodovias.

Sendo assim, não identifico óbices à aprovação do projeto, que, além de meritório, atende aos requisitos de constitucionalidade, juridicidade e regimentalidade, e foi elaborado segundo os princípios da boa técnica legislativa.

III – VOTO

Ante o exposto, voto pela **aprovação** do Projeto de Lei da Câmara nº 28, de 2009.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 28, DE 2009

(nº 2660/2007, na Câmara dos Deputados, do Deputado Geraldo Pudim)

Inclui trecho da Rodovia RJ-196, entre os Municípios de São João da Barra e São Francisco de Itabapoana, na Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, constante do Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que institui o Plano Nacional de Viação.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, constante do Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, para incluir trecho da Rodovia RJ-196 situado entre os Municípios de São João da Barra e São Francisco de Itabapoana, ambos no Estado do Rio de Janeiro.

Art. 2º O item 2.2.2 - Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, passa a vigorar acrescido da seguinte rodovia de ligação:

"2.2.2 - Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal

BR	Pontos de Passagem	Unidades da Federação	Extensão (km)	superposição	
				BR	km
-	Entronc. c/ BR-356 e RJ-196 (São João da Barra) - Entronc. c/ RJ-196 (São Francisco de Itabapoana/Gargaú)	RJ	24	-	-

Art. 3º O traçado definitivo e o número da ligação rodoviária de que trata o art. 2º desta Lei serão definidos pelo órgão competente.

Art. 4º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

PROJETO DE LEI ORIGINAL Nº 2.660, DE 2007

Inclui trecho da rodovia RJ-196, entre os Municípios de São João da Barra e São Francisco de Itabapoana, na Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, constante do Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que institui o Plano Nacional de Viação.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, constante do Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, para incluir trecho da rodovia RJ-196 situado entre os Municípios de São João da Barra e São Francisco de Itabapoana, ambos no Estado do Rio de Janeiro.

Art. 2º O item 2.2.2 – Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, passa a vigorar acrescido da seguinte rodovia de ligação:

"2.2.2 – Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal

BR	Pontos de Passagem	Unidades da Federação	Extensão (km)	Superposição	
				BR	km
	Entronc. c/ BR-356 e RJ-196 (São João da Barra) – Entronc. c/ RJ-196 (São Francisco de Itabapoana/Gargaú)	RJ	24	–	–

Art. 3º O traçado definitivo e o número da ligação rodoviária de que trata o art. 2º desta Lei serão definidos pelo órgão competente.

Art. 4º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

A presente proposição tem por objetivo federalizar o trecho da rodovia RJ-196, entre a BR-356, no Município de São João da Barra e o balneário de Gargaú, no Município de São Francisco de Itabapoana, a partir de onde a RJ-196 já se encontra implantada.

A principal motivação deste projeto é viabilizar a conclusão das obras da ponte que liga os referidos Municípios, por meio do aporte de recursos federais, posto que a Lei que institui o Plano Nacional de Viação (PNV) exige que um trecho rodoviário ou obra de arte conste da Relação do PNV, para que possam ser alocados recursos provenientes do orçamento geral da União, bem como de fundos específicos destinados ao setor de transportes.

Assim sendo, faz-se necessário primeiro federalizar o citado trecho de rodovia, o qual inclui a ponte sobre o Rio Paraíba do sul, para então poderem ser incluídos recursos nas peças orçamentárias e pleiteada junto ao Ministério dos Transportes a conclusão dessa importante obra para a população da região.

Destacamos, ainda, que o trecho que pretendemos federalizar atende aos requisitos previstos para a inclusão de ligações rodoviárias no PNV, visto que liga uma rodovia federal a um balneário turístico. Adicionalmente, temos o caráter estratégico da obra e a intenção já manifestada pelo Governo Federal em contribuir para a conclusão da ponte, desde que suplantado o entrave técnico que buscamos resolver com esta proposta.

Pelo exposto, por possibilitar claras condições de melhoria para a população e a infra-estrutura daquela importante região do meu Estado, espero contar com o apoio dos eminentes Pares para a aprovação desta proposição.

Sala das Sessões, em 18 de dezembro de 2007.

Deputado GERALDO PUDIM

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA SECRETARIA-GERAL DA MESA**LEI Nº 5.917, DE 10 DE SETEMBRO DE 1973.****Regulamento**

Aprova o Plano Nacional de Viação e dá outras providências.

.....

Item 2.2.2 - Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal

.....

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

Publicado no **DSF**, de 3/4/2009.

2ª PARTE - DELIBERATIVA

6

PARECER Nº , DE 2011

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, em decisão terminativa, sobre o Projeto de Lei da Câmara nº 45, de 2009 (Projeto de Lei nº 2.200, de 2007, na origem), do Deputado Giovani Queiroz e outros, que *altera a Relação Descritiva do Sistema Rodoviário Federal, integrante do Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, para dar novos pontos de passagem à BR-222.*

RELATOR: Senador **FLEXA RIBEIRO**

I – RELATÓRIO

O Projeto de Lei da Câmara nº 45, de 2009, do Deputado Giovani Queiroz e outros, propõe alterar a descrição da BR-222, que liga Fortaleza, no Estado do Ceará, ao entroncamento com a BR-158, no Estado do Pará, com o propósito de incluir novos pontos de passagem no trecho planejado que vai de Marabá até o final da rodovia.

Segundo a justificção que acompanha o projeto, o referido trecho, assim como a BR-158 no sudeste do Pará, não tem traçado definido. Nessa região foram implantados cerca de 150 projetos de assentamentos pelo Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (INCRA), com uma população de 130 mil habitantes, cujo atendimento requer a implantação

imediate de infraestrutura rodoviária. O detalhamento da descrição, com a especificação das localidades que mais demandam o atendimento direto pela BR-222, teria por objetivo imprimir maior agilidade ao processo de implantação da rodovia.

Na Câmara dos Deputados, o projeto foi aprovado nas Comissões de Viação e Transportes (CVT) e de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC). No Senado, foi distribuído com exclusividade à Comissão de Serviços de Infraestrutura. Não foram apresentadas emendas.

II – ANÁLISE

Nos termos regimentais, em face da distribuição exclusiva, compete a esta Comissão analisar a proposição quanto ao mérito, bem como quanto à constitucionalidade, à juridicidade, à regimentalidade e à técnica legislativa.

O PLC nº 45, de 2009, versa sobre o sistema nacional de viação, matéria de competência da União, a teor do art. 21, XXI, da Constituição Federal. A iniciativa parlamentar é legítima, por não haver reserva atribuída a outros Poderes, conforme estabelece o art. 48 da Constituição Federal. O projeto atende ainda aos princípios do ordenamento jurídico vigente e se apresenta de acordo com as normas da boa técnica legislativa.

Ademais, o PLC nº 45, de 2009, é adequado quanto ao mérito, uma vez que visa a definir com precisão o traçado de uma rodovia apenas

planejada, colaborando para a agilidade de sua implantação. Com essa medida, o poder público poderá promover o atendimento de comunidades que atualmente são servidas por estradas municipais e estaduais em condições precárias.

Acreditamos, porém, que o traçado da BR-222 deveria ser estendido até o entroncamento com a BR-163, planejada, como forma de trazer ainda maior contribuição para o desenvolvimento da região, uma das maiores produtoras de cacau do país. A inclusão desse novo trecho – cerca de 600 km – contribuiria para potencializar o crescimento da indústria e, principalmente, atrair empresas às localidades vizinhas.

Vale acrescentar que, apesar de Estado do Pará cultivar apenas 67 mil hectares de cacau, contra os mais de 500 mil hectares do Estado da Bahia, o cacau do Pará tem produtividade média de 881 quilos por hectare, enquanto o da Bahia produz em torno de 285 quilos por hectare, segundo dados da Comissão Executiva do Plano da Lavoura Cacaueira (CEPLAC).

Por essa razão, propomos acrescentar no traçado da BR-222, como novos pontos de passagem, as localidades de São Félix do Xingu e de Novo Progresso, esta no entroncamento com a BR-163.

III – VOTO

Pelo exposto, concluímos pela constitucionalidade, juridicidade, adequada técnica legislativa e, no mérito, pela aprovação do Projeto de Lei da Câmara nº 45, de 2009 (Projeto de Lei nº 2.200, de 2007, na origem), com a emenda que apresentamos.

EMENDA Nº – CI

(ao PLC nº 45, de 2009)

“Art. 2º.....

2.2.2 – Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal

.....

BR	Pontos da Federação	Unidades da Federação	Extensão (km)	Superposição	
				BR	km
222	Fortaleza – Piripiri – Itapecuru Mirim – Santa Inês – Açailândia – Marabá – Brejo do Meio – Vila Santa Fé – Vila Trindade – Vila Novo Progresso – Vila Capistrano de Abreu – Vila São Pedro – Vila Cruzeiro do Sul – Vila Josenópolis – Vila Plano Dourado – Vila Sudeste – entroncamento com a BR-158 – São Felix do Xingu – Novo Progresso (entroncamento com a BR-163	CE-PI-MA-PA	2.001	135	40

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



SENADO FEDERAL
PROJETO DE LEI DA CÂMARA
Nº 45, DE 2009

(nº 2.200/2007, na Casa de origem, do Deputado
Giovanni Queiroz e de outros Senhores Deputados)

Altera a Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, integrante do Anexo do Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, para dar novos pontos de passagem à BR-222.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Esta Lei altera o item 2.2.2 - Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, integrante do Anexo do Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, para dar novos pontos de passagem à rodovia BR-222.

Art. 2º A diretriz da BR-222, constante do item 2.2.2 - Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, integrante do Anexo do Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, passa a vigorar com a seguinte descrição:

"2.2.2 - Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal

.....

BR	Pontos de Passagem	Unidades da Federação	Extensão (km)	Superposição	
				BR	km
222	Fortaleza - Piri-piri - Itapecuru Mirim - Santa Inês - Açailândia - Marabá - Brejo do Meio - Vila Santa Fé - Vila Trindade - Vila Novo Progresso - Vila Capistrano de Abreu - Vila São Pedro - Vila Cruzeiro do Sul - Vila Josenópolis - Vila Plano Dourado - Vila Sudeste - Entronc. com BR-158.	CE-PI-MA-PA	1.431	135	40

....."

Art. 3º O traçado definitivo da rodovia de que trata esta Lei será definido pelo órgão competente.

Art. 4º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

PROJETO DE LEI ORIGINAL Nº 2.200, DE 2007

Altera a Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, integrante do Anexo do Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei nº 5.917, de 1973, para dar novos pontos de passagem à BR-222;

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera o item 2.2.2 – Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, integrante do Anexo do Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, para dar novos pontos de passagem à rodovia BR-222.

Art. 2º A diretriz da BR-222, constante do item 2.2.2 – Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, integrante do Anexo do Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, passa a vigorar com a seguinte descrição:

"2.2.2 – Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal"

BR	Pontos de Passagem	Unidades da Federação	Extensão (km)	Superposição	
				BR	km
222	Fortaleza – Piripiri – Itapecuru Mirim – Santa Inês – Açailândia – Marabá – Brejo do Meio – Vila Santa Fé – Vila Trindade – Vila Novo Progresso – Vila Capistrano de Abreu – Vila São Pedro – Vila Cruzeiro do Sul – Vila Josenópolis – Vila Plano Dourado – Vila Sudeste – Entronc. c/ BR-158.	CE-PI-MA-PA	1.431	135	40

Art. 3º O traçado definitivo da rodovia de que trata esta Lei será definido pelo órgão competente.

Art. 4º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

Segundo a Relação Descritiva do Plano Nacional de Viação, o último trecho da BR-222 está planejado para ligar a cidade de Marabá/PA, com a BR-158, também no Pará. Ocorre que não há definição exata do traçado desse trecho, embora conste no mapa do Plano Nacional de Viação, uma linha pontilhada sugerindo, teoricamente, essa ligação. Por sua vez, a BR-158, ao cortar o sudeste do Pará, tampouco possui traçado definido.

A não implantação da BR-222 constitui um entrave capaz de bloquear qualquer impulso no desenvolvimento dessa região, que é atendida somente por estradas municipais e estaduais em condições precárias. No entanto, a região é dotada de riquezas naturais e possui grande potencial a ser devidamente explorado. Estima-se que ali a pecuária conta com seiscentas mil cabeças de gado, e se desenvolve uma expressiva atividade extrativa, legalizada, de madeira e minérios. Todas elas carecem de melhores vias para o escoamento de sua produção. Ademais, nesse território foram implantados cerca de 150 projetos de assentamentos pelo Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (INCRA). Todo esse quadro requer, pois, uma urgente intervenção federal por parte do seu setor de viação, para que o traçado da BR-222 possa ser estabelecido e a rodovia implantada, com a maior urgência possível.

Uma condição básica é exigida: somente com o estabelecimento, por lei, dos pontos de passagem dessa rodovia na Relação Descritiva constante do Anexo do Plano Nacional de Viação, o trecho que segue de Marabá até o entroncamento com a BR-158 poderá receber investimentos federais e ser viabilizado.

Para agilizar esse processo, estamos encaminhando o presente projeto de lei, incluindo nessa referida relação descritiva as localidades que mais demandam serem diretamente servidas pela BR-222. São elas: Brejo do Meio, Vila Santa Fé, Vila Trindade, Vila Novo Progresso, Vila Capistrano de Abreu, Vila São Pedro, Vila Cruzeiro do Sul, Vila Josenópolis, Vila Plano Dourado e Vila Sudoeste. No conjunto delas vivem, aproximadamente, 130 mil habitantes, que contribuem para a colonização do território e lutam pela sua prosperidade região e

necessitam, portanto, de uma infra-estrutura rodoviária capaz de promover os seus intercâmbios comerciais.

Esperamos, com essa iniciativa, adiantar, para o Governo Federal, os fundamentos requeridos com vistas à aplicação de investimentos rodoviários para a implantação do último trecho da BR-222.

Pela importância dessa proposição, contamos com a sua aprovação pelos ilustres Parlamentares.

Sala das Sessões, em 10 de outubro de 2007

Deputado GIOVANNI QUEIROZ
ASDRUBAL BENTES – PMDB/BA
BEL MESQUITA – PMDB/PA
ZEQUINHA MARINHO – PMDB/PA

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA SECRETARIA-GERAL DA MESA

LEI Nº 5.917, DE 10 DE SETEMBRO DE 1973.

Aprova o Plano Nacional de Viação e dá outras providências.

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

Publicado no **DSF** de 21/04/2009.

2ª PARTE - DELIBERATIVA

7

PARECER Nº , DE 2011

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, em decisão terminativa, sobre o Projeto de Lei da Câmara nº 2, de 2010 (nº 4.866, de 2009, na origem), da Deputada Rose de Freitas, que *inclui o Rio Santa Maria da Vitória na Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que cria o Plano Nacional de Viação*.

RELATOR: Senador **VALDIR RAUPP**

I – RELATÓRIO

O Projeto de Lei da Câmara nº 2, de 2010, propõe a inclusão, no Plano Nacional de Viação (PNV), aprovado pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, do rio Santa Maria da Vitória, localizado no Estado do Espírito Santo.

O autor justifica a proposição pela necessidade de melhorar as condições de acesso ao porto de Vitória, tendo em vista a saturação do sistema viário da região do entorno causada pelo intenso tráfego de caminhões pesados. Esta situação compromete o desempenho da atividade portuária e, por conseguinte, a economia do Estado, que perde exportações para o Rio de Janeiro. Ademais, prejudica a segurança do trânsito e a qualidade de vida na região metropolitana de Vitória.

O projeto foi aprovado na Câmara dos Deputados, sem emendas.

No Senado Federal, o projeto foi distribuído com exclusividade à Comissão de Serviços de Infraestrutura, para decisão terminativa, não tendo recebido emenda.

Em 2010, o projeto foi distribuído a este relator que apresentou relatório pela aprovação da matéria. Por força regimental, a matéria retorna a esta relatoria para novo parecer, eis que continua a tramitar na nova legislatura. Nesse sentido, reproduzo o relatório já apresentado por não haver alteração ao projeto.

II – ANÁLISE

A esta Comissão, compete analisar a proposição quanto ao mérito, como também em relação aos aspectos de constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa, uma vez que lhe foi distribuída com exclusividade.

A proposição versa sobre o sistema nacional de viação, matéria de competência da União (CF, art. 21, XXI). A iniciativa parlamentar é legítima, por não haver reserva atribuída a outros poderes, conforme estabelece o art. 48 da Constituição Federal.

O projeto atende ainda aos princípios do ordenamento jurídico vigente e se apresenta de acordo com as normas da boa técnica legislativa.

Finalmente, é adequada quanto ao mérito. A oferta de alternativa hidroviária ao sistema de transporte por caminhões, que hoje congestionam as vias urbanas da região metropolitana de Vitória propiciará melhor acesso ao porto, com reflexos positivos para a economia capixaba, além de melhorar as condições de vida da população da cidade e de seu entorno.

Apenas fazemos reparo quanto à redação da ementa e do art. 1º do projeto. Consideramos que o texto da ementa deveria reproduzir com maior precisão o objetivo do projeto, qual seja, a inclusão de novo rio na relação descritiva das hidrovias do PNV, em vez de fazer referência por demais genérica à Lei nº 5.917, de 1973.

Com vistas a sanar as pequenas impropriedades acima identificadas, optou-se por elaborar emendas ao projeto, de forma a dar maior clareza ao texto, sem lhe comprometer os objetivos.

III – VOTO

Em vista do exposto, votamos pela APROVAÇÃO do PLC nº 2, de 2010, com as emendas que apresentamos.

EMENDA Nº – CI

Dê-se à ementa do Projeto de Lei da Câmara nº 2, de 2010, a seguinte redação:

“Altera a Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que *aprova o Plano Nacional de Viação*, de

modo a incluir, na Relação Descritiva das Hidrovias do Sistema Hidroviário Nacional, o rio Santa Maria da Vitória, no Estado do Espírito Santo.

EMENDA Nº – CI

Dê-se ao art. 1º do Projeto de Lei da Câmara nº 2, de 2010, a seguinte redação:

“**Art.1º** Fica incluído na Relação Descritiva das Hidrovias do Sistema Hidroviário Nacional, do Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, o seguinte trecho:

5.2.1 – Relação Descritiva das Hidrovias do Plano Nacional de Viação

Rio	Pontos extremos dos trechos navegáveis	Extensão aproximada (km)
Bacia do Leste		
Santa Maria da Vitória	Foz (Porto de Vitória) – Nascente	122

.....”(NR)

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 2, DE 2010

(nº 4.866/2009, na Casa de origem, da Deputada Rose de Freitas)

Inclui o Rio Santa Maria da Vitória na Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que cria o Plano Nacional de Viação.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Inclui o Rio Santa Maria da Vitória, no Estado do Espírito Santo, no Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973.

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

PROJETO DE LEI ORIGINAL Nº 4.866, DE 2009

Inclui o Rio Santa Maria da Vitória na Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que cria o Plano Nacional de Viação;

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º - Inclui do Rio Santa Maria da Vitória, no Espírito Santo, no Plano Nacional de Viação, aprovado pela lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973.

Art. 2º - Esta lei entra em vigor na data da sua publicação.

JUSTIFICATIVA

A Bacia do Rio Santa Maria da Vitória situa-se na região central do Estado do Espírito Santo. Sua área é de aproximadamente 1.660 km². Percorrendo cerca de 122 km, desde sua nascente até sua foz, limita-se à leste com a Baía de Vitória, ao norte e a oeste com as bacias dos rios Reis Magos e Doce e ao Sul com as bacias dos rios Jucu, Bubu e Formate, no trecho compreendido entre o porto de Vitória até as Estações Aduaneiras.

Fazem parte da Bacia os municípios capixabas de Santa Maria de Jetibá, Santa Leopoldina, Cariacica, Serra e Vitória.

A região metropolitana da grande Vitória está com seu sistema viário completamente saturado, inviabilizando a atividade portuária, provocando aumento do custo Brasil, tendo como consequência, a perda de carga para os portos vizinhos do rio de janeiro;

O café apresenta uma perda de 30% das exportações capixabas para o Rio de Janeiro. O granito e o mármore, uma perda de 35%. Os containeres, uma perda de 20% da sua movimentação.

O projeto de dragagem e aprofundamento do canal de acesso e bacia de evolução do porto e ampliação dos berços do cais comercial estão conteplados no PAC.

São fatores importantes que justificam a inclusão do Rio Santa Maria da Vitória no Plano Nacional de Viação: a insegurança provocada pela movimentação dos caminhões com cargas pesadas que acessam o porto, a necessidade de melhorar a qualidade de vida da região metropolitana e de manter a economia portuaria, responsavel pela injeção anual de 1 bilhão de reais na economia do Estado.

O Rio Santa Maria se reveste da maior importância para o Estado do Espírito Santo. As razões acima apontadas justificam, plenamente, a sua inclusão no PLANO NACIONAL DE VIAÇÃO.

Sala das Sessões, em 13 de março de 2009

ROSE DE FREITAS
Deputada Federal - PMDB/ES

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA SECRETARIA GERAL DA MESA

LEI Nº 5.917, DE 10 DE SETEMBRO DE 1973.

Aprova o Plano Nacional de Viação e dá outras providências.

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

Publicado no DSF, de 3/2/2010.

2ª PARTE - DELIBERATIVA

8

PARECER Nº , DE 2011

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, em decisão terminativa, sobre o Projeto de Lei da Câmara nº 327, de 2009 (Projeto de Lei nº 3.379, de 2008, na origem), do Deputado Edinho Bez, *que inclui no Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, o trecho rodoviário que especifica.*

RELATOR: Senador **RICARDO FERRAÇO**

I – RELATÓRIO

A proposição em exame visa a incluir na Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, anexa ao Plano Nacional de Viação (PNV), aprovado pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, “trecho rodoviário de ligação da BR-101, com extensão de 10 km (dez quilômetros), acesso ao Município de Laguna via Balneário Praia do Sol”, no Estado de Santa Catarina (SC).

De acordo com o projeto, o traçado definitivo, a designação oficial e demais características do trecho “serão determinados pelo órgão competente”.

Segundo o autor, a ligação rodoviária proposta deverá facilitar enormemente o acesso ao Município de Laguna. Além de beneficiar toda a população da região Sul do Estado, a rodovia contribuirá para a melhoria geral do acesso turístico às praias do litoral catarinense e para o desenvolvimento do entorno do balneário diretamente favorecido pela implantação do acesso.

Na Câmara dos Deputados, a proposição foi submetida à apreciação conclusiva das Comissões de Viação e Transportes (CVT) e de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC), que a aprovaram por unanimidade. No Senado, foi distribuída exclusivamente à Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI), para decisão terminativa. Não foram apresentadas emendas.

II – ANÁLISE

Nos termos do art. 104 do Regimento Interno do Senado Federal, o exame da proposição conforma-se ao rol de atribuições desta Comissão, cabendo-lhe, por força da competência terminativa da tramitação, manifestar-se, entre outros, sobre os aspectos de constitucionalidade, juridicidade e mérito.

A matéria diz respeito à competência da União para estabelecer princípios e diretrizes para o sistema nacional de viação, fixada no inciso XXI do art. 21 da Constituição Federal.

Quanto ao mérito, acompanho os argumentos do autor. O desenvolvimento da indústria do turismo, atividade de destaque no litoral catarinense, depende fundamentalmente das condições da infraestrutura de transportes local. Para que a União invista na implantação da ligação rodoviária proposta, de inegável interesse turístico nacional, é necessário que o trecho passe a figurar na Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal.

Não obstante a aprovação, em 6 de janeiro do corrente ano, da Lei nº 12.379, de 2011, que dispõe sobre o Sistema Nacional de Viação (SNV), a proposição se mantém adequada ao se reportar à relação descritiva constante do Anexo da Lei nº 5.917, de 1973. Por versarem sobre o mesmo assunto, esperava-se que a nova lei substituísse integralmente a anterior, o que, todavia, não ocorreu em razão dos vetos aplicados ao projeto que lhe deu origem. Sendo assim, entendo que permanecem em vigor as relações descritivas que acompanham a lei antiga (Lei nº 5.917, de 1973), uma vez que a nova lei teve vetados todos os anexos, inclusive o relativo às rodovias.

A federalização de rodovia estadual, entretanto, não pode ser realizada por decisão unilateral da União. É preciso que haja um acordo de vontades entre a União e o Estado, a ser formalizado por meio de convênio de cooperação, nos termos do art. 241 da Constituição Federal:

Art. 241. A União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios disciplinarão por meio de lei os consórcios públicos e os convênios de cooperação entre os entes federados, autorizando a gestão associada de serviços públicos, bem como a transferência total ou parcial de encargos, serviços, pessoal e bens essenciais à continuidade dos serviços transferidos.

No mais, não identifico óbices à aprovação do projeto, que, a par de atender aos pressupostos de constitucionalidade e juridicidade, encontra-se disposto em conformidade com os princípios da boa técnica legislativa. Exceção faz-se à necessidade de ajustes na redação da ementa e do art. 1º da proposição, em benefício da correção e da clareza do texto legal a ser aprovado, além da inclusão de artigo novo destinado a condicionar a transferência do trecho rodoviário em questão à celebração do correspondente convênio.

III – VOTO

Pelo exposto, o voto é pela APROVAÇÃO do Projeto de Lei da Câmara nº 327, de 2009, com as seguintes emendas:

EMENDA Nº – CI

Dê-se à ementa do Projeto de Lei da Câmara nº 327, de 2009, a seguinte redação:

“Altera o Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que *aprova o Plano Nacional de Viação*, para incluir, na Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, a ligação rodoviária entre a BR-101 e a localidade de Laguna, com ponto de passagem intermediário no Balneário Praia do Sol, no Estado de Santa

Catarina.”

EMENDA Nº – CI

Dê-se ao art. 1º do Projeto de Lei da Câmara nº 327, de 2009, a seguinte redação:

“**Art. 1º** A Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, constante do Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação, passa a vigorar acrescida de trecho rodoviário destinado a ligar a rodovia BR-101 à localidade de Laguna, com ponto de passagem intermediário no Balneário Praia do Sol, no Município de Laguna, Estado de Santa Catarina.”

EMENDA Nº – CI

Inclua-se no Projeto de Lei da Câmara nº 327, de 2009, o seguinte art. 2º, renumerando-se como art. 3º o art. 2º existente:

“**Art. 2º** Fica a União autorizada a celebrar com o Estado de Santa Catarina convênio de cooperação para transferência da titularidade do trecho rodoviário de que trata esta Lei.”

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DA CÂMARA

Nº 327, DE 2009

(nº 3.379/2008, na Casa de origem, do Deputado Edinho Bez)

Inclui no Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, o trecho rodoviário que especifica. (trecho de acesso ao Município de Laguna, via Balneário Praia do Sol).

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º A Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Nacional, constante do Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, passa a vigorar acrescida de trecho rodoviário de ligação da BR 101, com extensão de 10 km (dez quilômetros), acesso ao Município de Laguna via Balneário Praia do Sol.

Art. 2º O traçado definitivo, a designação oficial e demais características do trecho de que trata o art. 1º serão determinados pelo órgão competente.

Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

PROJETO DE LEI ORIGINAL Nº 3.379, DE 2008

Inclui no Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, o trecho rodoviário que especifica

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º A Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Nacional, constante do Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, passa a vigorar acrescida de trecho rodoviário de ligação da BR 101, com extensão de **10 quilômetros**, acesso ao Município de Laguna via Balneário Praia do Sol.

Art. 2º O traçado definitivo, a designação oficial e demais características do trecho de que trata o art. 1º serão determinados pelo órgão competente.

Art. 3º. Esta lei entra em vigor na data de sua publicação oficial.

JUSTIFICAÇÃO

O trecho rodoviário em questão, a ser incluído no Plano Nacional de Viação (PNV), possui a extensão de **10 quilômetros** e apresenta características que facilitam o transporte rodoviário no acesso do Município de Laguna, no Estado de Santa Catarina, via Balneário Praia do Sol. Esta ligação rodoviária é muito importante para o acesso da população daquela região sul de Santa Catarina, para o acesso turístico às praias do litoral catarinense e, em particular, para o desenvolvimento do potencial da área de influência do referido balneário. Vale lembrar que o DNIT (Departamento Nacional de Infra-Estrutura e de Transportes) recomendou a inclusão no PNV, por considerar importante para Santa Catarina, em especial a região Sul, tendo em vista a enorme movimentação na BR 101 e por tratar-se também de um dos melhores pontos turísticos do Brasil.

Os melhores pontos da costa brasileira tornam-se, ao longo do tempo, marcos determinantes para o desenvolvimento de novas áreas para o turismo brasileiro. Existem especialistas capazes de transformar uma região ainda inóspita, longínqua ou de difícil acesso em locais excelentes onde as possibilidades de lazer e de lucro imobiliário podem ser rendosas, sem destruir as lindas paisagens ou afetar a flora e a fauna local. Para isso, é fundamental a elaboração de projetos prioritários de infraestrutura, como rodovia pavimentada e segura, energia, água potável, estação de tratamento de esgoto e telefone.

Tal acesso, encurtará distâncias e será uma via alternativa para alcançar algumas das praias do sul do Estado.

É importante salientar que a Lei nº 5.917/73, que aprova o Plano Nacional de Viação (PNV), permite que sejam incluídos trechos rodoviários que tenham como objetivo permitir o acesso a pontos de atração turística notoriamente conhecidos e explorados (item 2.1.2, alínea "d" do Anexo ao PNV).

Pelas razões expostas, solicitamos aos ilustres Parlamentares o apoio para a aprovação deste Projeto de Lei.

Sala das Sessões, em 08 de maio de 2008.

Deputado EDINHO BEZ

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA SECRETARIA-GERAL DA MESA

.....

LEI Nº 5.917, DE 10 DE SETEMBRO DE 1973.

Regulamento

Aprova o Plano Nacional de Viação e dá outras providências.

.....

(À Comissão de Serviços de Infra Estrutura, em decisão Terminativa.)

Publicada no DSF 22-12-2009

Secretaria Especial de Editoração e Publicações do Senado Federal – DF
OS:19851/2009

2ª PARTE - DELIBERATIVA

9

PARECER Nº , DE 2011

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, em decisão terminativa, sobre o Projeto de Lei da Câmara (PLC) nº 67, de 2010 (PL nº 2.384, de 2007, na origem), do Deputado Afonso Hamm, *que inclui na relação descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, integrante do Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação, a ligação rodoviária entre a BR-293, Município de Santana do Livramento, à BR-290, Município de Alegrete, ambos no Estado do Rio Grande do Sul.*

RELATOR: Senador **RICARDO FERRAÇO**

I – RELATÓRIO

O projeto de lei em análise inclui na Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, anexa ao Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, trecho rodoviário situado entre a BR-293, no Município de Santana do Livramento, e a BR-290, no Município de Alegrete, no Estado do Rio Grande do Sul.

A finalidade do projeto, segundo seu autor, é interligar duas rodovias federais, incorporando-se à jurisdição da União a rodovia estadual RS-183, para que possa ser pavimentada e conservada pelo governo federal, providência essencial para a integração rodoviária com o Uruguai e a Argentina.

Na Câmara dos Deputados, a proposição foi aprovada conclusivamente pelas Comissões de Viação e Transportes (CVT), e de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC). No Senado, foi distribuída exclusivamente à Comissão de Serviços de Infraestrutura, para decisão terminativa. Não foram apresentadas emendas.

II – ANÁLISE

Nos termos do art. 104 do Regimento Interno do Senado Federal, o exame da proposição conforma-se ao rol de atribuições desta Comissão, cabendo-lhe, por força da competência terminativa da tramitação, manifestar-se, entre outros, sobre os aspectos de constitucionalidade, juridicidade e mérito.

A matéria diz respeito à competência da União para estabelecer princípios e diretrizes para o sistema nacional de viação, fixada no inciso XXI do art. 21 da Constituição Federal.

No mérito, acompanho os argumentos do autor quanto à conveniência de que o trecho citado seja federalizado. Trata-se de região de fronteira, onde é intenso o tráfego de mercadorias entre o Brasil e as nações argentina e uruguaia. Para que a União invista na ligação rodoviária proposta, é necessário que o trecho passe a figurar na Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal.

Não obstante a aprovação, em 6 de janeiro do corrente ano, da Lei nº 12.379, de 2011, que dispõe sobre o Sistema Nacional de Viação (SNV), a proposição se mantém adequada ao se reportar à relação descritiva constante do Anexo da Lei nº 5.917, de 1973. Por versarem sobre o mesmo assunto, esperava-se que a nova lei substituísse integralmente a anterior, o que, todavia, não ocorreu em razão dos vetos aplicados ao projeto que lhe deu origem. Sendo assim, entendo que permanecem em vigor as relações descritivas que acompanham a lei antiga (Lei nº 5.917, de 1973), uma vez que a nova lei teve vetados todos os anexos, inclusive o relativo às rodovias.

A federalização de rodovia estadual, entretanto, não pode ser realizada por decisão unilateral da União. É preciso que haja um acordo de vontades entre a União e o Estado, a ser formalizado por meio de convênio de cooperação, nos termos do art. 241 da Constituição Federal:

Art. 241. A União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios disciplinarão por meio de lei os consórcios públicos e os convênios de cooperação entre os entes federados, autorizando a gestão associada de serviços públicos, bem como a transferência total ou parcial de encargos, serviços, pessoal e bens essenciais à continuidade dos serviços transferidos.

Nesse sentido, propomos o acréscimo de artigo novo ao texto do projeto, condicionando a transferência do trecho rodoviário à celebração do correspondente convênio.

Quanto à redação e à técnica legislativa empregada, são necessários ajustes na ementa e no corpo do projeto, nos termos das emendas adiante formuladas.

III – VOTO

Ante o exposto, voto pela constitucionalidade e juridicidade da proposição e, no mérito, pela **aprovação** do Projeto de Lei da Câmara nº 67, de 2010, com as seguintes emendas:

EMENDA Nº – CI

Dê-se à ementa do Projeto de Lei da Câmara nº 67, de 2010, a seguinte redação:

“Altera o Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que *aprova o Plano Nacional de Viação*, para incluir, na Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, a ligação rodoviária entre a BR-293, no Município de Santana do Livramento, e a BR-290, no Município de Alegrete, no Estado do Rio Grande do Sul.”

EMENDA Nº – CI

Dê-se ao art. 1º do Projeto de Lei da Câmara nº 67, de 2010, a seguinte redação:

“**Art. 1º** A Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, constante do Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, passa a vigorar acrescida da ligação rodoviária entre a BR-293, no Município de Santana do Livramento, e a BR-290, no Município de Alegrete, no Estado do Rio Grande do Sul.

Parágrafo único. A designação oficial, o traçado definitivo e demais características da ligação rodoviária de que trata este artigo serão determinados pelo órgão competente.”

EMENDA Nº – CI

Inclua-se no Projeto de Lei da Câmara nº 67, de 2010, o seguinte art. 2º, renumerando-se como art. 3º o art. 2º existente:

“**Art. 2º** Fica a União autorizada a celebrar convênio de cooperação com o Estado do Rio Grande do Sul para a transferência da titularidade da rodovia RS-183.”

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DA CÂMARA

Nº 67, DE 2010

(nº 2.384/2007, na Casa de origem, do Deputado Afonso Hamm)

Inclui na relação descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, integrante do Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação, a ligação rodoviária entre a BR-293, Município de Santana do Livramento, à BR-290, Município de Alegrete, ambos no Estado do Rio Grande do Sul.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º A Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal do Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, passa a vigorar acrescida do seguinte trecho rodoviário:

"2.2.2 - Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal

.....

BR	Ligação	Unidades da Federação	Extensão (Km)	Superposição	
				BR	Km
	Entre a BR-293 (Município de Santana do Livramento) com a BR-290 (Município de Alegrete).	RS	130	-	-

..... "

Parágrafo único. A nomenclatura do novo trecho rodoviário será definida pelo órgão do Poder Executivo responsável pelas questões atinentes ao Plano Nacional de Viação.

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

PROJETO DE LEI ORIGINAL Nº 2.384, DE 2007

Inclui na relação descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Nacional, integrante do anexo da Lei nº 5.917 de 10 de setembro de 1973, que "aprova o Plano Nacional de Viação", a ligação rodoviária entre a BR-293 (município de Santana do Livramento) à BR-290 (município de Alegrete) no Estado do Rio Grande do Sul.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º. Inclua-se na Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal do Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, o seguinte trecho rodoviário:

"2.2.2 - Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal

BR	Ligação	Unidades da Federação	Extensão (Km)	Superposição BR Km
	Entre a BR-293 (município de Santana do Livramento) com a BR-290 (município de Alegrete).	RS	130	- -

....." (NR)

Parágrafo único. A nomenclatura do novo trecho rodoviário será definida pelo órgão do Poder Executivo responsável pelas questões atinentes ao Plano Nacional de Viação.

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

JUSTIFICAÇÃO

A proposta de inclusão na relação descritiva do Sistema Rodoviário Federal da estrada existente entre os municípios de Santana do Livramento e Alegrete, no Estado do Rio Grande do Sul, atual RS-183, fundamenta-se no fato de que esse trecho viário já interliga duas rodovias federais, a BR-293(no município de Santana do Livramento) e a BR-290(no município de Alegrete) o que, em princípio, já deve definir a sua circunscrição.

Na realidade, o traçado da RS-183 configura-se como uma das poucas rodovias ainda sob domínio estadual na região, que com uma extensão de 130 quilômetros sem pavimentação, interliga duas importantes rodovias, cujo conjunto constitui o eixo principal de tráfego rodoviário do Rio Grande do Sul com países do Rio da Prata – Uruguai e Argentina, e que necessita ter um tratamento uniforme, o que só será possível se todas estiverem sob uma mesma jurisdição. Como a circunscrição predominante dessas vias é a federal, não faz sentido a RS-183 continuar sendo uma estrada estadual.

Esta rodovia tem apoio num solo basáltico e é servido, em toda sua extensão de obras de arte (pontes), atendendo uma região da fronteira oeste do RS voltada para a produção de carnes de qualidade e lã para exportação, além de plantação de extensas lavouras de arroz, soja e sorgo forrageiro. A transferência para o domínio federal poderá garantir sua conservação perene e posterior pavimentação asfáltica.

Por todas essas condições, acreditamos que a nossa iniciativa reveste-se de total coerência e grande importância, pelo que esperamos seja este projeto de lei aprovado pelos ilustres Deputados.

Deputado Afonso Hamm(PP-RS)

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA SECRETARIA-GERAL DA MESA

LEI Nº 5.917, DE 10 DE SETEMBRO DE 1973.

Aprova o Plano Nacional de Viação e dá outras providências.

PLANO NACIONAL DE VIAÇÃO

ANEXO

2.2.2 - RELAÇÃO DESCRITIVA DAS RODOVIAS DO SISTEMA RODOVIÁRIO FEDERAL

BR	PONTOS DE PASSAGEM	UNIDADES DA FEDERAÇÃO	EXTENSÃO (km)	SUPERPOSIÇÃO*	
				BR	km
272	São Paulo-Sorocaba-Ibaiti-Campo Mourão-Goio Erê-Guaíra	SP-PR	833	-	-
277	Paranaguá-Curitiba-Irati-Relógio-Laranjeiras do Sul-Cascavel-Foz do Iguaçu	PR	730	165	11
280	São Francisco do Sul-Joinville-Porto União-São Lourenço do Oeste-Barracão-Dionísio Cerqueira	SC-PR-SC	580	101	7
282	Florianópolis-Lages-Joaçaba-São Miguel do Oeste ...	SC	650	101	14
283	Campos Novos (BR-282)-Capinzal-Concórdia-Seara-Chapadão-São Carlos-Palmito-Mondai-Itapiranga (fronteira com a Argentina)	SC	251		
285	Araranguá-Jacinto Machado-Timbó-Bom Jesus-Vacaria-Passo Fundo-Santo Ângelo-São Borja	SC-RS	738		
290	Osório-Porto Alegre-São Gabriel-Alegrete- Uruguaiana	RS	721	116 158	17 40
293	Pelotas-Bagé-Santana do Livramento-Quaraí-Uruguaiana	RS	536	116 158	6 35

(À Comissão de Serviços de Infraestrutura, em decisão terminativa)

Publicado no DSF, de 27/05/2010.

2ª PARTE - DELIBERATIVA

10

PARECER Nº , DE 2011

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, em decisão terminativa, sobre o Projeto de Lei da Câmara nº 72, de 2010 (Projeto de Lei nº 1.998, de 2007, na origem), do Deputado Zonta, *que inclui no Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, o trecho rodoviário que especifica.*

RELATOR: Senador **RICARDO FERRAÇO**

I – RELATÓRIO

O projeto de lei em análise inclui na Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, anexa ao Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, trecho rodoviário situado entre as rodovias BR-158 e a SC-469, no Estado de Santa Catarina.

A finalidade do projeto, segundo seu autor, é reduzir distâncias entre o Paraná, Santa Catarina e o Rio Grande do Sul, contribuindo para o desenvolvimento de uma região pouco explorada, mas com recursos que podem ser potencializados.

Na Câmara dos Deputados, a proposição foi aprovada conclusivamente pelas Comissões de Viação e Transportes (CVT), e de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC). No Senado, foi distribuída exclusivamente à Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI), para decisão

terminativa. Não foram apresentadas emendas.

II – ANÁLISE

A matéria diz respeito à competência da União para estabelecer princípios e diretrizes para o sistema nacional de viação (art. 21, XXI, da Constituição Federal).

A proposta de enquadramento da ligação como parte do Sistema Rodoviário Federal mostra-se, conceitualmente, compatível com as definições e critérios estabelecidos no PNV. Não obstante a aprovação da Lei nº 12.379, de 6 de janeiro de 2011 – que, dispondo sobre o Sistema Nacional de Viação (SNV), deveria substituir a lei do PNV (Lei nº 5.917, de 1973) –, entendo que as relações descritivas anexas à lei antiga permanecem em vigor, uma vez que a nova teve vetados todos os anexos.

Quanto ao mérito, concordamos com os argumentos do autor quanto à conveniência de que o trecho citado seja federalizado, como forma de permitir à rodovia o reconhecimento formal de seu papel estruturador e indutor do desenvolvimento da região. Para tanto, é necessária sua inclusão na Relação Descritiva anexa ao Plano Nacional de Viação.

A federalização de rodovia estadual, entretanto, não pode ser realizada por decisão unilateral da União. É preciso que haja um acordo de vontades entre a União e o Estado, a ser formalizado por meio de convênio de cooperação, nos termos do art. 241 da Constituição Federal:

Art. 241. A União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios disciplinarão por meio de lei os consórcios públicos e os convênios de cooperação entre os entes federados, autorizando a gestão associada de serviços públicos, bem como a transferência total ou parcial de encargos, serviços, pessoal e bens essenciais à continuidade dos serviços transferidos.

Nesse sentido, propomos o acréscimo de artigo novo ao texto do projeto, condicionando a transferência do trecho rodoviário à celebração do correspondente convênio.

III – VOTO

Ante o exposto, voto pela constitucionalidade, juridicidade, técnica legislativa e, no mérito, pela aprovação do Projeto de Lei da Câmara nº 72, de 2010, com a seguinte emenda:

EMENDA Nº – CI

Inclua-se no Projeto de Lei da Câmara nº 72, de 2010, o seguinte art. 2º, renumerando-se como art. 3º o art. 2º existente:

“**Art. 2º** Fica a União autorizada a celebrar com o Estado de Santa Catarina convênio de cooperação para transferência da titularidade do trecho rodoviário de que trata esta Lei.”

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



SENADO FEDERAL
PROJETO DE LEI DA CÂMARA
Nº 72, DE 2010
(nº 1.998/2007, na Casa de origem, do Deputado Zonta)

Inclui no Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, o trecho rodoviário que especifica.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º A Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Nacional, constante do Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, passa a vigorar acrescida de trecho rodoviário com os seguintes pontos de passagem:

"BR:

Pontos de Passagem: Entroncamento com a BR-158 (Maravilha) - Bom Jesus do Oeste - entroncamento com a SC-469.

Unidades da Federação: SC

Extensão (km):

Superposição*

BR:

Km: "

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

PROJETO DE LEI ORIGINAL Nº 1.998, DE 2007

Inclui no Anexo da Lei nº 5.917, de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, o trecho rodoviário que especifica;

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º A relação descritiva das rodovias do Sistema Rodoviário Nacional, constante do Anexo da Lei n.º 5.917/1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, passa a vigorar, acrescida de trecho rodoviário com os seguintes pontos de passagem:

BR 158 – trevo de Cunha Porã – Maravilha – até a SC 469 em Bom Jesus do Oeste.

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

JUSTIFICAÇÃO

O traçado rodoviário que propomos ser incluído no Plano Nacional de Viação possui características que por si só justificam o pleito e a atenção do Governo Federal, qual seja, BR 158 – trevo de Cunha Porã – Maravilha – até a SC 469 em Bom Jesus do Oeste.

Ao que pese, trata-se de uma rota que além de reduzir distancias entre os três estados do sul, une regiões de importante respaldo no Estado de Santa Catarina, onde estão localizadas grandes agroindústrias.

Neste ínterim, tal rodovia será também um fator de desenvolvimento para uma região pouco explorada, mas com recursos consideráveis que precisam ser potencializados.

Ex positi, para que tal demanda se faça valer, estamos sujeitando tal proposta a apreciação e conseqüente aprovação dos ilustres Deputados.

Sala das Sessões, em 11 de setembro de 2007.

Deputado Zonta

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA SECRETARIA-GERAL DA MESA

LEI Nº 5.917, DE 10 DE SETEMBRO DE 1973.

Aprova o Plano Nacional de Viação e dá outras providências. **x**

.....
(À Comissão de Serviços de Infraestrutura, em decisão terminativa)

Publicado no **DSF**, de 28/05/2010.

2ª PARTE - DELIBERATIVA

11

PARECER Nº , DE 2012

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, em decisão terminativa, sobre o Projeto de Lei da Câmara nº 98, de 2010 (Projeto de Lei nº 3.196, de 2008, na origem), do Deputado Wellington Fagundes, que *altera a Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação, de modo a incluir na Relação Descritiva dos Portos Marítimos, Fluviais e Lacustres os portos de Santo Antônio de Leverger, Barão de Melgaço e Santo Antônio de Leverger – Porto Cercado, no Estado de Mato Grosso.*

RELATOR: Senador **RICARDO FERRAÇO**

I – RELATÓRIO

O Projeto de Lei da Câmara nº 98, de 2010 (Projeto de Lei nº 3.196, de 2008, na origem), de autoria do Deputado Wellington Fagundes, visa a incluir na Relação Descritiva dos Portos Marítimos Fluviais e Lacustres, anexa ao Plano Nacional de Viação (PNV), aprovado pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, três portos fluviais situados ao longo do rio Cuiabá, no Estado de Mato Grosso: Santo Antônio de Leverger, Barão de Melgaço e Santo Antônio de Leverger – Porto Cercado.

Ao justificar a proposição, o autor cita a dificuldade de deslocamento da população dessas localidades, carentes de infraestrutura. Observa que o governo vem investindo na região para viabilizar o escoamento da produção e a movimentação de passageiros por rodovias, atentando para a necessidade de integração dos sistemas de transportes com vistas ao barateamento dos fretes, para o que se faz imperioso dotar os portos mencionados de condições apropriadas de embarque, desembarque e

armazenamento.

Na Câmara dos Deputados, o projeto foi apreciado nas Comissões de Viação e Transportes e de Constituição e Justiça e de Cidadania, sendo aprovado na forma de Substitutivo desta última, que adequou a redação às normas de técnica legislativa. No Senado Federal, foi distribuído exclusivamente à apreciação da Comissão de Serviços de Infraestrutura.

II – ANÁLISE

A proposição altera lei federal que trata de princípios e diretrizes para o sistema nacional de viação, sendo válida a competência da União para legislar sobre o tema, nos termos do art. 21, XXI da Constituição Federal.

A matéria está disposta de acordo com os princípios da boa técnica legislativa e mostra-se compatível com as definições e critérios estabelecidos para inclusão de instalações portuárias na Relação Descritiva dos Portos Marítimos Fluviais e Lacustres, anexa ao Plano Nacional de Viação Relação, definidos na Lei nº 5.917, de 1973. Não obstante a aprovação da Lei nº 12.379, de 6 de janeiro de 2011 – que, dispondo sobre o Sistema Nacional de Viação (SNV), deveria substituir a lei do PNV (Lei nº 5.917, de 1973) –, entendo que as relações descritivas anexas à lei antiga permanecem em vigor, uma vez que a nova teve vetados todos os anexos, inclusive o relativo aos portos.

A proposição é também adequada quanto ao mérito. As características geomorfológicas da região central do Estado de Mato Grosso prejudicam as condições de trafegabilidade das rodovias na estação das chuvas. A oferta de infraestrutura de apoio à navegação fluvial torna-se assim imprescindível para atender à demanda da região, em fase de franco processo de crescimento econômico. Destaca-se, finalmente, a importância da navegação para o desenvolvimento do potencial turístico e ecológico do pantanal matogrossense.

Observamos, contudo, que o projeto estabelece o número de ordem correspondente a cada novo porto. Tendo em vista que há em tramitação mais de uma proposição que trata da inclusão de portos no PNV

e dada a impossibilidade de se prever a sequência em que as matérias poderão vir a ser aprovadas e convertidas em lei, sugerimos que o número de ordem não seja pré-definido no projeto.

De outro lado, a federalização de portos não pode ser realizada por decisão unilateral da União. É preciso que haja um acordo de vontades entre a União e o Estado, a ser formalizado por meio de convênio de cooperação, nos termos do art. 241 da Constituição Federal:

Art. 241. A União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios disciplinarão por meio de lei os consórcios públicos e os convênios de cooperação entre os entes federados, autorizando a gestão associada de serviços públicos, bem como a transferência total ou parcial de encargos, serviços, pessoal e bens essenciais à continuidade dos serviços transferidos.

Nesse sentido, propomos o acréscimo de artigo novo ao texto do projeto, condicionando a transferência dos referidos portos à celebração do correspondente convênio.

III – VOTO

Pelo exposto, voto pela APROVAÇÃO do Projeto de Lei da Câmara nº 98, de 2010, com a emenda que apresentamos.

EMENDA Nº – CI

Suprima-se, da relação dos portos a serem incluídos no item 4.2 – Relação Descritiva dos Portos Marítimos Fluviais e Lacustres, do Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, na forma do art. 1º do Projeto de Lei da Câmara nº 98, de 2010, o número de ordem que precede a identificação de cada porto.

EMENDA Nº – CI

Inclua-se o seguinte art. 2º no PLC nº 98, de 2010, renumerando-se como art. 3º o art. 2º existente:

“**Art. 2º** A transferência da titularidade do porto de que trata esta Lei será efetuada mediante convênio de cooperação celebrado entre a União e o Estado do Mato Grosso.”

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DA CÂMARA

Nº 98, DE 2010

(nº 3.196/2008, na Casa de origem, do Deputado Wellington Fagundes)

Altera a Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação, de modo a incluir na Relação Descritiva dos Portos Marítimos, Fluviais e Lacustres os portos de Santo Antônio de Leverger, Barão do Melgaço e Santo Antônio de Leverger - Porto Cercado, no Estado de Mato Grosso.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º O item 4.2 - Relação Descritiva dos Portos Marítimos, Fluviais e Lacustres do Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, passa a vigorar acrescido dos seguintes portos:

"4.2 -

Nº de ORDEM	DENOMINAÇÃO	UF	LOCALIZAÇÃO
...	...	...	...
217	Santo Antônio do Leverger	MT	Rio Cuiabá
218	Barão do Melgaço	MT	Rio Cuiabá
219	Santo Antônio do Leverger - Porto Cercado	MT	Rio Cuiabá

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

PROJETO DE LEI ORIGINAL Nº 3.196, DE 2008

Altera a Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação, de modo a incluir na Relação Descritiva dos Portos Marítimos, Fluviais e Lacustres, os Portos de Santo Antônio de Leverger, Barão do Melgaço e Porto Cercado, no Estado de Mato Grosso:

O **PRESIDENTE DA REPÚBLICA** faz saber que o Congresso Nacional decreta e ele sanciona a seguinte Lei:

Art. 1º - Inclua-se no item 4.2 – Relação Descritiva dos Portos Marítimos, Fluviais e Lacustres – integrante do Anexo do Plano Nacional de Viação aprovado pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, os seguintes portos:

“.....”

4.2 – Relação Descritiva dos Portos Marítimos, Fluviais e Lacustres, integrante do Anexo do Plano de Viação:

Nº ordem	Denominação	UF	Localização
217	Santo Antônio de Leverger	MT	Rio Cuiabá
218	Barão do Melgaço	MT	Rio Cuiabá
219	Santo Antônio do Leverger – Porto Cercado	MT	Rio Cuiabá

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

JUSTIFICATIVA

As localidades atendidas pelos portos objetos deste Projeto de Lei sofrem com a dificuldade de deslocamento, pois se trata de uma região desprovida de infra-estrutura viária adequada, que permita a exploração de todo o seu potencial de forma economicamente viável e sustentável.

O Governo Federal tem investido na região central de Mato Grosso para viabilizar o escoamento da grande produção e também para melhorar a movimentação de passageiros por rodovias.

Entretanto, para a completa integração entre os sistemas de transporte, visando especialmente o barateamento do frete, necessário se faz dotar estes portos da infra-estrutura necessária, implantando as condições apropriadas de embarque, desembarque e armazenamento.

A região coberta por estes portos, além de abrigar a possibilidade do transporte da riqueza agropecuária produzida no Estado, está inserida no contexto do Pantanal de Mato Grosso com grandes repercussões para a área do turismo regional.

Por este motivo, estamos empenhados em incluir, no Plano Nacional de Viação, os portos localizados nos municípios de Barão do Melgaço e Santo Antonio do Leverger, para que possam receber recursos da União, servindo de opção para o transporte de cargas e passageiros e estimulando a atividade produtiva, proporcionando o desenvolvimento

econômico social do centro mato-grossense e servindo como alternativa ao transporte de carga rodoviário, de custo muito mais elevado.

Sala das Sessões, 08 de abril de 2008

Deputado WELLINGTON FAGUNDES

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA

SECRETARIA-GERAL DA MESA

LEI Nº 5.917, DE 10 DE SETEMBRO DE 1973

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 art. 8º, item XI, da Constituição Federal, representado e descrito complementarmente no documento anexo contendo as seguintes seções:

1. Conceituação Geral. Sistema 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.
- § 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. 22. Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as Leis ns. 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 ns. 143, de 2 de fevereiro de 1967 e 514, de 31 de março de 1969, e demais disposições em contrário.

Plano Nacional de Viação

Anexo IV Sistema Portuário Nacional

4. SISTEMA PORTUÁRIO NACIONAL:

4.1 - Conceituação:

4.1.0 - O Sistema Portuário Nacional é constituído pelo conjunto de portos marítimos, fluviais e lacustres do País e compreende:

- a) infra-estrutura portuária, que abrange a rede de portos existentes ou a construir no País, incluindo suas instalações e acessórios complementares;
- b) estrutura operacional abrangendo o conjunto das atividades e meios estatais, que possibilitam o uso adequado dos portos.

4.1.1 - São considerados no Plano Nacional de Viação os portos do Sistema Portuário Nacional constantes da Relação Descritiva 4.2 diante.

4.2 - Relação Descritiva dos Portos Marítimos, Fluviais e Lacustres do Plano Nacional de Viação.

176 ALVARÃES AM RIO SOLIMÕES

** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

177 AMATURÁ AM RIO SOLIMÕES

** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

178 ANAMÃ AM RIO SOLIMÕES

** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

179 ANORI AM RIO SOLIMÕES

** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

180 APUÍ AM RIO SOLIMÕES

** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

181 ATALAIA DO NORTE AM RIO SOLIMÕES

** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

182 BARREIRINHA AM RIO ENVIRA(AFLUENTE DO RIO AMAZONAS)

** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

183 BERURI AM RIO PURUS

** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

184 BOA VISTA DO RAMOS AM RIO AMAZONAS

** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

185 CAAPIRANGA AM RIO SOLIMÕES

** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

186 CANUTAMA AM RIO PURUS

** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

187 CARAUARI AM RIO JURUÁ

** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

188 CAREIRO DA VÁRZEA AM RIO SOLIMÕES

** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

189 CODAJÁS AM RIO SOLIMÕES

** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

190 EIRUNEPÉ AM RIO JURUÁ

** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

191 ENVIRA AM RIO TARAUCÁ

** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

192 GUAJARÁ AM RIO JURUÁ

** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

193 IPIXUNA AM RIO JURUÁ

** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

194 ITAMARATI AM RIO JURUÁ

** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

195 ITAPIRANGA AM RIO AMAZONAS

** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

- 196 JAPURÁ AM RIO JAPURÁ
** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*
- 197 JURUÁ AM RIO JAPURÁ
** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*
- 198 MARAÃ AM RIO JAPURÁ
** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*
- 199 NOVO AIRÃO AM RIO NEGRO
** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*
- 200 PAUINÍ AM RIO PURUS
** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*
- 201 RIO PRETO DA EVA AM RIO PRETO DA EVA
** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*
- 202 SÃO GABRIEL DA CACHOEIRA AM RIO NEGRO
** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*
- 203 SILVES AM RIO AMAZONAS
** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*
- 204 TAPAUÁ AM RIO PURUS
** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*
- 205 UARINI AM RIO SOLIMÕES
** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*
- 206 BELÉM PA RIO PARÁ/BAÍA DE MARAJÓ
** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*
- 207 ANANINDEUA PA RIO PARÁ/BAÍA DE MARAJÓ
** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*
- 208 ITUPIRANGA PA RIO TOCANTINS
** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*
- 209 COLARES PA RIO PARÁ/BAÍA DE MARAJÓ
** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*
- 210 SÃO SEBASTIÃO DA BOA VISTA PA RIO PARÁ/BAÍA DE MARAJÓ
** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*
- 211 RONDONÓPOLIS MT RIO SÃO LOURENÇO
** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

212 ROSANA SP RIO PARANAPANEMA

** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

213 PORTO VELHO RO RIO CANDEIAS

** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

214 GUARUJÁ SP ESTUÁRIO DE SANTOS

** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

215 JURUTI PA RIO AMAZONAS

** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

216 SANTAREM PA RIO TAPAJÓS

** Item acrescido pela Lei nº 11.518, de 05 de Setembro de 2007.*

Anexo V Sistema Hidroviário Nacional

5. SISTEMA HIDROVIÁRIO NACIONAL:

5.1 - Conceituação:

5.1.0 - O Sistema Hidroviário Nacional é constituído pelas vias navegáveis (rios, lagos e canais), incluindo suas instalações e acessórios Complementares, e pelo conjunto das atividades e meios estatais diretos, de operação da navegação hidroviária, que possibilitam o uso adequado das citadas vias para fins de transporte.

5.1.1 - As vias navegáveis consideradas no Plano Nacional de Viação se referem às principais, quer, quanto à extensão, quer quanto ao tráfego, e são aquelas relacionadas na seção 5.2 adiante:

5.2 - Relação descritiva das Vias Navegáveis Interiores e das Interligações de Bacias do Plano Nacional de Viação (Hidrovias).

Conforme quadros das seções 5.2.1 e 5.2.2 a seguir.

5.2.1 - Relação Descritiva das Hidrovias do Plano Nacional de Viação

.....

(À Comissão de Serviços de Infraestrutura, em decisão terminativa)

Publicado no DSF, em 24/06/2010

2ª PARTE - DELIBERATIVA

12

PARECER Nº , DE 2011

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, em decisão terminativa, sobre o Projeto de Lei da Câmara nº 125, de 2010 (Projeto de Lei n 3.720, de 2008, na origem), do Deputado Luiz Carlos Hauly, que *altera a Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, para incluir o curso da atual PR-445 saindo de Mauá da Serra, no entroncamento entre as rodovias BR-272 e BR-376 passando pela BR-369 até a divisa Paraná – São Paulo no Município de Primeiro de Maio.*

RELATOR: Senador **RICARDO FERRAÇO**

I – RELATÓRIO

O Projeto de Lei da Câmara nº 125, de 2010 (Projeto de Lei nº 3.720, de 2008, na Casa de origem), de autoria do Deputado Luiz Carlos Hauly, visa a incluir nova rodovia na Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, anexa ao Plano Nacional de Viação (PNV), aprovado pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973.

O trecho proposto para inclusão no PNV segue o traçado da rodovia estadual PR-445, denominada Celso Garcia Cid, e interliga as localidades paranaenses de Mauá da Serra (situada no entroncamento das rodovias federais BR-272 e BR-376) e Primeiro de Maio (na divisa do Estado do Paraná com o Estado de São Paulo). Em ponto intermediário do percurso, cruza a rodovia federal BR-369.

De acordo com o projeto, o traçado definitivo, a designação oficial e demais características do trecho em questão “serão determinados pelo órgão competente”.

Em sua justificação, o autor destaca a importância da rodovia na rota das cargas do agronegócio e do setor industrial do Paraná. Segundo ele, há condições para a absorção da nova ligação pela União, especialmente tendo em conta que vários trechos da malha federal no Estado foram transferidos para a iniciativa privada no âmbito do programa de concessões rodoviárias. Com a federalização da rodovia, vislumbra a garantia de recursos para sua adequada manutenção e conservação.

Distribuído à apreciação da Comissão de Serviços de Infraestrutura em caráter terminativo, o projeto não recebeu emendas.

II – ANÁLISE

Nos termos do art. 104 do Regimento Interno do Senado Federal, o exame da proposição conforma-se ao rol de atribuições desta Comissão, cabendo-lhe, por força da competência terminativa da tramitação, manifestar-se, entre outros, sobre os aspectos de constitucionalidade, juridicidade e mérito.

A matéria diz respeito à competência da União para estabelecer princípios e diretrizes para o sistema nacional de viação, fixada no inciso XXI do art. 21 da Constituição Federal.

A rodovia a ser incluída no PNV desenvolve-se integralmente em território paranaense, com extremos em Mauá da Serra (entroncamento da BR-272 com a BR-376) e Primeiro de Maio, na divisa com o Estado de São Paulo. Além das duas rodovias federais citadas, a rodovia tem ponto de passagem intermediário na BR-369 e permite o acesso da região Centro-Sul ao Norte do Paraná e Sul de São Paulo.

Compartilho com o autor do PLC nº 125, de 2010, as razões que motivaram a iniciativa. Com efeito, a ascensão do trecho à condição de rodovia federal expressa o reconhecimento formal de seu papel como elemento estruturador de uma rede de escoamento de cargas e “ponto de convergência do Sul do País com o Sudeste”, abrindo perspectivas para que a rodovia passe a ser contemplada nos planos e programas de investimento e melhoria da infraestrutura de transportes a cargo do Governo Federal.

Não obstante a aprovação, em 6 de janeiro do corrente ano, da Lei nº 12.379, de 2011, que dispõe sobre o Sistema Nacional de Viação

(SNV), a proposição se mantém adequada ao se reportar à relação descritiva constante do Anexo da Lei nº 5.917, de 1973. Por versarem sobre o mesmo assunto, esperava-se que a nova lei substituísse integralmente a anterior, o que, todavia, não ocorreu em razão dos vetos aplicados ao projeto que lhe deu origem. Sendo assim, entendo que permanecem em vigor as relações descritivas que acompanham a lei antiga (Lei nº 5.917, de 1973), uma vez que a nova lei teve vetados todos os anexos, inclusive o relativo às rodovias.

A federalização de rodovia estadual, entretanto, não pode ser realizada por decisão unilateral da União. É preciso que haja um acordo de vontades entre a União e o Estado, a ser formalizado por meio de convênio de cooperação, nos termos do art. 241 da Constituição Federal:

Art. 241. A União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios disciplinarão por meio de lei os consórcios públicos e os convênios de cooperação entre os entes federados, autorizando a gestão associada de serviços públicos, bem como a transferência total ou parcial de encargos, serviços, pessoal e bens essenciais à continuidade dos serviços transferidos.

No mais, não identifico óbices à aprovação do projeto, que, a par de atender aos pressupostos de constitucionalidade e juridicidade, encontra-se disposto em conformidade com os princípios da boa técnica legislativa. Exceção faz-se apenas à necessidade de ajustes na redação da ementa e do art. 1º da proposição, em benefício da correção e da clareza do texto legal a ser aprovado, além da inclusão de artigo novo, destinado a condicionar a transferência do trecho rodoviário em questão à celebração do correspondente convênio.

III – VOTO

Pelo exposto, o voto é pela APROVAÇÃO do Projeto de Lei da Câmara nº 125, de 2010, com as seguintes emendas:

EMENDA Nº – CI

Dê-se à ementa do Projeto de Lei da Câmara nº 125, de 2010, a seguinte redação:

“Altera o Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que *aprova o Plano Nacional de Viação*, para incluir, na Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, a ligação rodoviária correspondente à rodovia estadual PR-445, entre as localidades de Mauá da Serra (entroncamento da BR-272 com a BR-376) e Primeiro de Maio (divisa com o Estado de São Paulo), no Estado do Paraná.”

EMENDA Nº – CI

Dê-se ao art. 1º do Projeto de Lei da Câmara nº 125, de 2010, a seguinte redação:

“**Art. 1º** A Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, integrante do Anexo do Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, passa a vigorar acrescida da ligação rodoviária correspondente à rodovia estadual PR-445, entre as localidades de Mauá da Serra (entroncamento da BR-272 com a BR-376) e Primeiro de Maio (divisa com o Estado de São Paulo), no Estado do Paraná.”

EMENDA Nº – CI

Inclua-se no Projeto de Lei da Câmara nº 125, de 2010, o seguinte art. 2º, renumerando-se os subsequentes:

“**Art. 2º** Fica a União autorizada a celebrar convênio de cooperação com o Estado do Paraná para transferência da titularidade do trecho rodoviário de que trata esta Lei.”

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



SENADO FEDERAL
PROJETO DE LEI DA CÂMARA
Nº 125, DE 2010

(nº 3.720/2008, na Casa de origem, do Deputado Luiz Carlos Hauly)

Altera a Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, para incluir o curso da atual PR-445 saindo de Mauá da Serra, no entroncamento entre as rodovias BR-272 e BR-376 passando pela BR-369 até a divisa Paraná - São Paulo no Município de Primeiro de Maio.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º A Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Nacional, constante do Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, passa a vigorar acrescida de trecho rodoviário da PR-445, originado em Mauá da Serra, no entroncamento entre as rodovias BR-272 e BR-376, passando pela BR-369 até a divisa Paraná com São Paulo no Município de Primeiro de Maio.

Art. 2º O traçado definitivo, a designação oficial e demais características do trecho de que trata o art. 1º serão determinados pelo órgão competente.

Art. 3º Essa Lei entra em vigor na data de sua publicação.

PROJETO DE LEI ORIGINAL Nº 3.720, DE 2008

Altera a Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973 para incluir o curso da atual PR 445 saindo de Mauá da Serra, no entroncamento entre as rodovias BR 272 e 376 passando pela BR 369 até a divisa Paraná/São Paulo no município de Primeiro de Maio;

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º - A relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Nacional, constante do Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, passa a vigorar acrescida de trecho rodoviário da PR – 445, originado em Mauá da Serra, no entroncamento entre as rodovias BR 272 e 376, passando pela BR 369 até a divisa Paraná com São Paulo no município de Primeiro de Maio.

Art. 2º - O traçado definitivo, a designação oficial e demais características do trecho de que trata o art. 1º serão determinados pelo órgão competente.

Art. 3º Essa Lei entra em vigor na data de sua publicação oficial.

Justificativa

A rodovia estadual PR 445, denominada Celso Garcia Cid, interliga três rodovias federais e ainda dá acesso a região centro-sul ao norte do Paraná e ao sul de São Paulo.

Originada entre as rodovias BR 272 e 376 atravessa a BR 369 e é importante ponto de escoamento das cargas do agronegócio e do setor industrial do Paraná, sendo ainda ponto de convergência do sul do país com o sudeste.

A capacidade de investimento do governo federal pode absorver este trecho de rodovia por conta da retirada de vários trechos federais sob sua responsabilidade como a BR 153 e BR 116, recentemente pedagiadas pelo governo de Luiz Inácio Lula da Silva.

Diante disso com o trabalho do DNIT, regional do Paraná, pode-se abranger nova rodovia de ligação dentro do Sistema Rodoviário Nacional, passando a ser responsabilidade do governo federal no seu orçamento anual e plurianual.

Sala das Sessões, 09 de julho de 2008

Deputado Luiz Carlos Hauly
(PSDB – PR)

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA SECRETARIA-GERAL DA MESA

LEI Nº 5.917, DE 10 DE SETEMBRO DE 1973.

Aprova o Plano Nacional de Viação e dá outras providências.

.....
(À Comissão de Serviços de Infraestrutura, em decisão terminativa)

Publicado no **DSF**, de 01/07/2010.

2ª PARTE - DELIBERATIVA

13

PARECER Nº , DE 2012

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, em decisão terminativa, sobre o Projeto de Lei da Câmara (PLC) nº 126, de 2010 (Projeto de Lei nº 4.050, de 2008, na origem), do Deputado Edinho Bez, que *altera o Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, para modificar a diretriz da ligação ferroviária EF-489.*

RELATOR: Senador **RICARDO FERRAÇO**

I – RELATÓRIO

O projeto de lei em análise altera a diretriz da ferrovia EF-489, constante da Relação Descritiva das Ferrovias do Plano Nacional de Viação (PNV), aprovado pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, para incluir o trecho entre Criciúma e Forquilha, no Estado de Santa Catarina.

A finalidade do projeto, segundo seu autor, é regularizar a operação do referido trecho pela Ferrovia Tereza Cristina, o que vem ocorrendo com base no Contrato de Concessão nº 1/97, firmado entre a concessionária e a União. Sua inclusão no PNV permitiria o equacionamento de demandas sobre passagem de nível, viadutos, invasões de faixa de domínio e ampliações.

Na Câmara dos Deputados, a proposição foi aprovada conclusivamente pelas Comissões de Viação e Transportes (CVT), e de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC). No Senado, foi distribuída exclusivamente à Comissão de Serviços de Infraestrutura, para decisão terminativa. Não foram apresentadas emendas.

Relator inicial, o Senador Eliseu Resende apresentou parecer favorável à matéria, o qual, entretanto, não chegou a ser votado até o final da legislatura anterior. Como atual relator, por concordar com a opinião do meu antecessor, adoto, em grande parte, os termos expressos no relatório sobre o PLC nº 126, de 2010, então apresentado por Sua Excelência.

II – ANÁLISE

A matéria diz respeito à competência da União para estabelecer princípios e diretrizes para o sistema nacional de viação (art. 21, inciso XXI, da Constituição Federal).

A proposta se mostra compatível com as definições e critérios estabelecidos para modificação da Relação Descritiva das Ferrovias do PNV, constante do Anexo à Lei nº 5.917, de 1973.

Quanto ao mérito, concordamos com os argumentos do autor quanto à conveniência de se incluir no PNV a ligação ferroviária citada.

Entende-se que, não obstante a aprovação da Lei nº 12.379, de 6 de janeiro de 2011 – que, ao dispor sobre o Sistema Nacional de Viação (SNV), deveria substituir a lei do PNV –, permanecem em vigor as relações descritivas anexas à lei antiga, uma vez que a nova teve vetados todos os anexos.

III – VOTO

Ante o exposto, voto pela aprovação do Projeto de Lei da Câmara nº 126, de 2010.

Sala da Comissão,

, Presidente

3

, Relator



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DA CÂMARA Nº 126, DE 2010

(nº 4.050/2008, na Casa de origem, do Deputado Edinho Bez)

Altera o Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, para modificar a diretriz da ligação ferroviária EF-489.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a diretriz da ferrovia EF-489, prevista na Relação Descritiva das Ferrovias do Plano Nacional de Viação, constante do Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973.

Art. 2º A diretriz da EF-489, constante do item 3.2.2 - Relação Descritiva das Ferrovias do Plano Nacional de Viação, integrante do Anexo do Plano Nacional de Viação, passa a vigorar com a seguinte descrição:

**“3.2.2 – Relação Descritiva das Ferrovias
do Plano Nacional de Viação**

.....

EF	Pontos de Passagem	Unidades da federaçã o	Extensão (km)	Superposiç ão	
				EF	km
489	Criciúma-Forquilha (Início no entroncamento com EF 488 no Km 106+980)	SC	10	-	-

.....”

Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data de
sua publicação.

PROJETO DE LEI ORIGINAL Nº 4.050, DE 2008

Altera o Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, para modificar a diretriz da ligação ferroviária EF-489

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera a diretriz da ferrovia EF-489, prevista na Relação Descritiva das Ferrovias do Plano Nacional de Viação, constante do Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973.

Art. 2º A diretriz da EF-489, constante do item 3.2.2 – Relação Descritiva das Ferrovias do Plano Nacional de Viação, integrante do Anexo do Plano Nacional de Viação, passa a vigorar com a seguinte descrição:

"3.2.2 – Relação Descritiva das Ferrovias do Plano Nacional de Viação

.....

EF	Pontos de Passagem	Unidades da Federação	Extensão (km)	Superposição	
				EF	km
489	Criciúma-Forquilha (Início no entroncamento com EF 488 no Km 106+980)	SC	10	–	–

Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

O presente projeto de lei pretende corrigir um lapso no Plano Nacional de Viação - PNV, que atualmente não contempla o trecho Criciúma - Forquilha: alterando a identificação da EF 489 que ora registra Pontos de Passagem entre Lauro Müller - Tubarão, para registrar Pontos de Passagem entre Criciúma - Forquilha.

A ligação ferroviária entre Criciúma - Forquilha, de aproximadamente dez quilômetros, foi concedida e é operada pela Ferrovia Tereza Cristina, nos termos do Contrato de Concessão nº 001/97, firmado com a União, de acordo com o Edital nº PND/A-07/96/RFFSA.

Embora não esteja previsto no PNV vigente, no chamado ramal Forquilha (trecho Criciúma - Forquilha) são transportados mais de um milhão de toneladas de carvão mineral por ano, produzido na região de Sangão e Santa Líbera, no Município de Forquilha. Trata-se de uma ligação ferroviária fundamental para o atendimento da demanda do complexo termelétrico Jorge Lacerda e para o escoamento do carvão mineral produzido no sul do Estado de Santa Catarina.

Somente com a inclusão desse trecho Criciúma - Forquilha ao PNV será possível a adequada gestão da malha e a identificação, dentro das normas estabelecidas no Sistema Nacional de Viação, dos diversos pontos da ferrovia, bem como serão corretamente encaminhadas aos órgãos públicos

competentes quaisquer demandas sobre passagens em nível, viadutos, invasões de faixa de domínio ou mesmo sobre possíveis ampliações.

Quanto ao trecho Lauro Muller - Tubarão, originalmente com cinquenta e sete quilômetros de extensão, atualmente está restrito a quatro quilômetros, apenas para acesso às oficinas de manutenção ferroviária, estando ainda prevista a sua redução para somente dois quilômetros de extensão, com a mudança de localização das oficinas. Dessa forma, como não há operação comercial ou movimentação de mercadorias, nem possibilidade de reativação do mesmo, esse trecho passaria a ser considerado somente como desvio de acesso da EF-488, sem necessidade de numeração específica no PNV.

Por se tratar de matéria de extrema relevância para o aprimoramento do Plano Nacional de Viação, contamos com o apoio de nossos Pares para sua rápida aprovação.

Sala das Sessões, em 07 de outubro de 2008

Deputado EDINHO BEZ

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA SECRETARIA-GERAL DA MESA

LEI Nº 5.917, DE 10 DE SETEMBRO DE 1973.

Aprova o Plano Nacional de Viação e dá outras providências.

(À Comissão de Serviços de Infraestrutura, em decisão terminativa)

Publicado no DSF, de 01/07/2010.

2ª PARTE - DELIBERATIVA

14

PARECER Nº , DE 2011

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, em decisão terminativa, sobre o Projeto de Lei da Câmara (PLC) nº 130, de 2010 (PL nº 4.963, de 2009, na origem), do Deputado Alex Canziani, que *altera a Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação, de modo a incluir na Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, a rodovia de ligação que permitirá o acesso à Universidade Tecnológica Federal do Paraná – UTFPR – Campus Londrina.*

RELATOR: Senador **RICARDO FERRAÇO**

I – RELATÓRIO

O projeto de lei em análise altera a Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação (PNV), para incluir na Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, item 2.2.2, a rodovia de ligação que permitirá o acesso à Universidade Tecnológica Federal do Paraná (UTFPR) – *Campus Londrina*.

A finalidade do projeto, segundo seu autor, é reduzir em 8 km o percurso entre a região de Ibiporã (PR) e a Universidade Tecnológica Federal do Paraná, recentemente criada.

Na Câmara dos Deputados, a proposição foi aprovada conclusivamente pelas Comissões de Viação e Transportes (CVT), e de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC). No Senado, foi distribuída exclusivamente à Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI), para decisão terminativa. Não foram apresentadas emendas.

II – ANÁLISE

Nos termos do art. 104 do Regimento Interno do Senado Federal, o exame da proposição conforma-se ao rol de atribuições desta Comissão, cabendo-lhe, por força da exclusividade da distribuição, manifestar-se sobre os aspectos de constitucionalidade, juridicidade e mérito.

A matéria diz respeito à competência da União para estabelecer princípios e diretrizes para o sistema nacional de viação (art. 21, XXI, da Constituição Federal).

Não obstante a aprovação, em 6 de janeiro do corrente ano, da Lei nº 12.379, de 6 de janeiro de 2011, que dispõe sobre o Sistema Nacional de Viação (SNV), a proposição se mantém adequada ao se reportar à relação descritiva constante do Anexo da Lei nº 5.917, de 1973. Por versarem sobre o mesmo assunto, esperava-se que a nova lei substituísse integralmente a anterior, o que, todavia, não ocorreu em razão dos vetos aplicados ao projeto que lhe deu origem. Sendo assim, entendo que permanecem em vigor as relações descritivas que acompanham a lei antiga (Lei nº 5.917, de 1973), uma vez que a nova lei teve vetados todos os seus anexos, inclusive o relativo às rodovias.

Quanto ao mérito, concordo com os argumentos do autor, no sentido de que a consolidação e o desenvolvimento da Universidade Tecnológica Federal do Paraná demandam acesso viário adequado a partir de Ibiporã, localidade situada no eixo da BR-369, a leste de Londrina. Por imposição legal, o investimento da União na ligação rodoviária proposta depende de sua inclusão na Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal.

A federalização de rodovia estadual, entretanto, não pode ser realizada por decisão unilateral da União. É preciso que haja um acordo de vontades entre a União e o Estado, a ser formalizado por meio de convênio de cooperação, nos termos do art. 241 da Constituição Federal:

Art. 241. A União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios disciplinarão por meio de lei os consórcios públicos e os convênios de cooperação entre os entes federados, autorizando a gestão associada de serviços públicos, bem como a transferência total ou parcial de encargos, serviços, pessoal e bens essenciais à continuidade dos serviços transferidos.

No mais, não identifico óbices à aprovação do projeto, ressalvada a necessidade de pequenos ajustes de redação e de técnica legislativa, em benefício do rigor e da clareza da descrição da ligação proposta, a par da inclusão de artigo novo, destinado a condicionar a transferência da titularidade da referida ligação à celebração do correspondente convênio. É o que fazemos por meio das emendas adiante formuladas.

III – VOTO

Ante o exposto, voto pela constitucionalidade, juridicidade, técnica legislativa e, no mérito, pela aprovação do Projeto de Lei da Câmara nº 130, de 2010, com as seguintes emendas:

EMENDA Nº – CI

Dê-se à ementa do Projeto de Lei da Câmara nº 130, de 2010, a seguinte redação:

“Altera o Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que *aprova o Plano Nacional de Viação*, de modo a incluir, na Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, a ligação entre a BR-369 e o *Campus Londrina da Universidade Tecnológica Federal do Paraná (UTFPR)*, no Estado do Paraná.”

EMENDA Nº – CI

Dê-se ao art. 1º do Projeto de Lei da Câmara nº 130, de 2010, a seguinte redação:

“**Art. 1º** A Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, constante do Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, passa a vigorar acrescida da ligação rodoviária entre a BR-396-PR (Km 140,0) e o portal de entrada do *Campus Londrina da Universidade Tecnológica Federal do Paraná (UTFPR)*, no Estado do Paraná.”

Parágrafo único. A designação oficial, o traçado definitivo e demais características da ligação rodoviária de que trata este artigo serão determinados pelo órgão competente.”

EMENDA Nº – CI

Inclua-se no Projeto de Lei da Câmara nº 130, de 2010, o seguinte art. 2º, renumerando-se como art. 3º o atual art. 2º:

“**Art. 2º** Fica a União autorizada a celebrar convênio de cooperação com o Estado do Paraná para a transferência da titularidade da ligação rodoviária de que trata esta Lei.”

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DA CÂMARA

Nº 130, DE 2010

(nº 4.963/2009, na Casa de origem, do Deputado Alex Canziani)

Altera a Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação, de modo a incluir na Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, a rodovia de ligação que permitirá o acesso à Universidade Tecnológica Federal do Paraná – UTFPR – Campus Londrina.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º O item 2.2.2 – Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal – integrante do Anexo do Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, passa a vigorar acrescido da seguinte rodovia de ligação:

"2.2.2 – Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal:

....."

BR	Pontos de Passagem	Unidades da Federação	Extensão (km)	Superposição	
				BR	km
449	Entroncamento com a BR-369/PR (km 140,0) – Portal de entrada da UTFPR (Campus Londrina)	PR	6,2	-	-

....."

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

PROJETO DE LEI ORIGINAL Nº 4.963, DE 2009

Altera a Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação, de modo a incluir na Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Nacional, o acesso à Universidade Tecnológica Federal do Paraná - UTFP - Campus Londrina - a partir do km 140,0 da BR-369 / PR.

O **PRESIDENTE DA REPÚBLICA** faz saber que o Congresso Nacional decreta e ele sanciona a seguinte Lei:

Art. 1º - Inclua-se no item 2.2.2 – Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal – integrante do Anexo do Plano Nacional de Viação aprovado pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, o seguinte Anexo:

“.....”

2.2.2 – Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, integrante do Anexo do Plano de Viação:

Código	Pontos de Passagem	UF	Extensão
	Km 140 da BR-369/PR – Portal de entrada da UTFP – Campos Londrina	PR	6,2 km

Art. 2º - O Código do Anexo será estabelecido pelo Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes, Órgão competente para administrar as Rodovias do Sistema Rodoviário Federal.

Art. 3º - Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

A Universidade Tecnológica Federal do Paraná – Campus Londrina, criada no atual Governo, provocará uma verdadeira revolução na educação de nível superior, pois proporcionará a formação de jovens em diversas áreas de tecnologias, oferecendo pessoal especializado para o mercado regional.

Como consequência dessa oferta de pessoal especializado certamente haverá incremento econômico na região através da instalação de novas indústrias e do setor de serviços, gerando uma verdadeira revolução no processo de desenvolvimento da região.

A localização estratégica do Campus da UTFPR-Londrina, situado na Região Metropolitana de Londrina, proporcionará o atendimento, além da demanda originária na própria Cidade, de toda a região composta por mais de 10 importantes municípios, com população superior a 700.000 (setecentos mil habitantes).

A partir da Londrina, existe acesso que será pavimentado até o Campus. Entretanto, a partir da Iporã e entorno, não existe acesso direto ao Campus, fazendo com que a população tenha que aumentar o percurso em 8km pela BR-369.

Uma solução para esse problema passa pela criação de um acesso ao Campus que atenda à população de Iporã e dos Municípios de seu entorno.

A apresentação da proposição tem o objetivo de incluir, na Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, integrante do Anexo do Plano de Viação, o Acesso ao Campus da Universidade Tecnológica Federal do Paraná – Campus Londrina, a partir do km 140 da BR-369/PR, que permitirá a toda população acesso seguro e fácil ao local.

Sala das Sessões, em 31 de março de 2009.

Deputado ALEX CANZIANI
PTR/PR

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA SECRETARIA-GERAL DA MESA

LEI Nº 5.917, DE 10 DE SETEMBRO DE 1973.

Aprova o Plano Nacional de Viação e dá outras providências.

.....

(À Comissão de Serviços de Infraestrutura, em decisão terminativa)

Publicado no DSF, de 01/07/2010.

Secretaria Especial de Editoração e Publicações do Senado Federal – DF
OS:13679/2010

2ª PARTE - DELIBERATIVA

15

PARECER Nº , DE 2011

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, em decisão terminativa, sobre o Projeto de Lei da Câmara nº 175, de 2010 (Projeto de Lei nº 3.719, de 2008, na origem), do Deputado Luiz Carlos Hauly, que *altera a Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, para incluir o curso da atual PR-090 saindo de Curitiba passando pela BR-369 até a divisa Paraná – São Paulo nos Municípios de Alvorada do Sul e Porecatu.*

RELATOR: Senador **RICARDO FERRAÇO**

I – RELATÓRIO

O Projeto de Lei da Câmara nº 175, de 2010 (Projeto de Lei nº 3.719, de 2008, na Casa de origem), de autoria do Deputado Luiz Carlos Hauly, visa a incluir novo trecho rodoviário na Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, anexa ao Plano Nacional de Viação (PNV), aprovado pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973.

O trecho proposto para inclusão no PNV segue o traçado da rodovia estadual PR-090 e se estende, a partir de Curitiba, em direção ao Norte do Estado, passando pela BR-369, até alcançar a divisa entre o Estado do Paraná e o Estado de São Paulo, onde se situam os Municípios de Alvorada do Sul e Porecatu.

De acordo com o projeto, o traçado definitivo, a designação oficial e as demais características do trecho “serão determinados pelo órgão competente”.

O autor ressalta em sua justificação a importância da PR-090, uma das grandes rodovias estaduais de ligação entre o Sul e o Norte do Estado do Paraná, estratégica para o escoamento da produção agroindustrial da região Norte em direção ao porto de Paranaguá. Daí por que defende que a rodovia em questão passe à condição de rodovia federal, vislumbrando com isso a garantia de recursos para sua adequada manutenção e conservação.

Distribuído à apreciação da Comissão de Serviços de Infraestrutura em caráter terminativo, o projeto não recebeu emendas.

Relator inicial, o Senador Eliseu Resende apresentou parecer favorável à matéria, o qual, entretanto, não chegou a ser votado até o final da legislatura anterior. Como atual relator, por concordar com a opinião do meu antecessor, adoto, em grande parte, os termos expressos no relatório sobre o PLC nº 98, de 2010, então apresentado por Sua Excelência.

II – ANÁLISE

A rodovia a ser incluída no PNV desenvolve-se integralmente em território paranaense, com extremos em Curitiba e na divisa com o Estado de São Paulo, onde se situam os municípios de Alvorada do Sul e Porecatu.

A proposta de enquadramento da ligação como parte do Sistema Rodoviário Federal mostra-se, conceitualmente, compatível com as definições e critérios estabelecidos no PNV. Não obstante a aprovação da Lei nº 12.379, em 6 de janeiro de 2011 – que, dispondo sobre o Sistema Nacional de Viação (SNV), deveria substituir a lei do PNV (Lei nº 5.917, de 1973) –, entendo que as relações descritivas anexas à lei antiga permanecem em vigor, uma vez que a nova teve vetados todos os anexos.

No que tange ao mérito, compartilho com o autor do PLC nº 175, de 2010, as razões que motivaram a iniciativa. Com efeito, a ascensão do trecho à condição de rodovia federal expressa o reconhecimento formal de seu papel estruturador e indutor do desenvolvimento da região, abrindo perspectivas para a sua efetiva inclusão

nos planos e programas de investimento e melhoria da infraestrutura de transportes a cargo do Governo Federal.

No tocante à constitucionalidade e juridicidade, não identifiquei vícios insanáveis que representem óbices à aprovação da matéria. A proposta está elaborada segundo os ditames da boa técnica legislativa, carecendo apenas de ajustes no texto da ementa e do art. 1º, em benefício da clareza da descrição da rodovia objeto do PLC nº 175, de 2010.

Ademais, a transferência de um bem estadual para a União não pode ser realizada por decisão unilateral, devendo ser formalizada por meio de convênio de cooperação entre a União e o Estado, nos termos do art. 241 da Constituição Federal, que determina:

Art. 241. A União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios disciplinarão por meio de lei os consórcios públicos e os convênios de cooperação entre os entes federados, autorizando a gestão associada de serviços públicos, bem como a transferência total ou parcial de encargos, serviços, pessoal e bens essenciais à continuidade dos serviços transferidos.

Nesse sentido, propomos o acréscimo de novo artigo ao texto do projeto, de modo a condicionar a transferência do trecho rodoviário mencionado à celebração do correspondente convênio.

III – VOTO

Pelo exposto, o voto é pela APROVAÇÃO do Projeto de Lei da Câmara nº 175, de 2010, com as emendas adiante formuladas.

EMENDA Nº – CI

Dê-se à ementa do Projeto de Lei da Câmara nº 175, de 2010, a seguinte redação:

“Altera a Lei nº 5.917, de 10 de setembro de

1973, que *aprova o Plano Nacional de Viação*, para incluir, na Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, a ligação rodoviária entre a cidade de Curitiba e a divisa com o Estado de São Paulo, com traçado correspondente ao da rodovia estadual PR-090 e passagem pelos municípios de Alvorada do Sul e Porecatu, no Estado do Paraná.”

EMENDA Nº – CI

Dê-se ao art. 1º do Projeto de Lei da Câmara nº 175, de 2010, a seguinte redação:

“**Art. 1º** A Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, integrante do Anexo do Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, passa a vigorar acrescida de ligação rodoviária entre a cidade de Curitiba e a divisa com o Estado de São Paulo, com traçado correspondente ao da rodovia estadual PR-090 e passagem pelos municípios de Alvorada do Sul e Porecatu, no Estado do Paraná.”

EMENDA Nº – CI

Inclua-se o seguinte art. 2º no Projeto de Lei da Câmara nº 175, de 2010, renumerando-se como art. 3º o art. 2º existente:

“**Art. 2º** A transferência da titularidade do trecho rodoviário de que trata esta Lei será efetuada mediante convênio de cooperação celebrado entre a União e o Estado do Paraná.”

Sala da Comissão,

, Presidente

5

, Relator



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DA CÂMARA

Nº 175, DE 2010

(nº 3.719/2008, na Casa de origem)
(Do Deputado Luiz Carlos Hauly)

Altera a Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, para incluir o curso da atual PR-090 saindo de Curitiba passando pela BR-369 até a divisa Paraná - São Paulo nos Municípios de Alvorada do Sul e Porecatu.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º A Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Nacional, constante do Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, passa a vigorar acrescida de trecho rodoviário da PR-090, originado em Curitiba passando pela BR-369 até a divisa do Paraná com São Paulo nos Municípios de Alvorada do Sul e Porecatu.

Art. 2º O traçado definitivo, a designação oficial e demais características do trecho de que trata o art. 1º serão determinados pelo órgão competente.

Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

PROJETO DE LEI ORIGINAL Nº 3.719, DE 2008

Altera a Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973 para incluir o curso da atual PR 090 saindo de Curitiba passando pela BR 369 até a divisa Paraná/São Paulo nos municípios de Alvorada do Sul e Porecatu;

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º - A relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Nacional, constante do Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, passa a vigorar acrescida de trecho rodoviário da PR – 090, originado em Curitiba passando pela BR 369 até a divisa Paraná com São Paulo nos municípios de Alvorada do Sul e Porecatu.

Art. 2º - O traçado definitivo, a designação oficial e demais características do trecho de que trata o art. 1º serão determinados pelo órgão competente.

Art. 3º Essa Lei entra em vigor na data de sua publicação oficial.

Justificativa

A rodovia estadual PR 090, denominada “Estrada do Cerne”, atravessa, a partir de Curitiba, os três planaltos e alcança o norte do Estado do Paraná, nas barrancas do rio Paranapanema, liga a região Norte ao Porto de Paranaguá e propicia o fluxo da produção agroindustrial. Originada na capital paranaense e é uma das primeiras das grandes rodovias estaduais para a ligação entre o sul e o norte do Paraná, passando pela BR 369.

A capacidade de investimento do governo federal pode absorver este trecho de rodovia por conta da retirada de vários trechos federais sob sua responsabilidade como a BR 153 e BR 116, recentemente pedagiadas pelo governo de Luiz Inácio Lula da Silva.

Diante disso e com o trabalho do DNIT, regional do Paraná, pode-se abranger nova rodovia de ligação dentro do Sistema Rodoviário Nacional, passando a ser responsabilidade do governo federal em seu orçamento anual e plurianual.

Sala das Sessões, 09 de julho de 2008

Deputado Luiz Carlos Hauly
(PSDB – PR)

(À Comissão de Serviços de Infraestrutura, em decisão terminativa)

Publicado no DSF, de 23/11/2010

Secretaria Especial de Editoração e Publicações do Senado Federal – Brasília – DF

(OS:15341/2010)

2ª PARTE - DELIBERATIVA

16

PARECER Nº , DE 2011

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, em decisão terminativa, sobre o Projeto de Lei da Câmara nº 116, de 2011 (Projeto de Lei nº 6.022, de 2009, na origem), do Deputado Edinho Bez, que *inclui no Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, o trecho rodoviário que especifica.*

RELATOR: Senador **CASILDO MALDANER**

I – RELATÓRIO

O Projeto de Lei da Câmara nº 116, de 2011 (Projeto de Lei nº 6.022, de 2009, na origem), de autoria do Deputado Edinho Bez, visa a incluir, na Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, anexa ao Plano Nacional de Viação (PNV), aprovado pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, a ligação rodoviária entre a cidade de Araranguá (SC), localizada na rodovia BR-101, e o Balneário Arroio do Silva, ponto turístico do litoral sul-catarinense.

De acordo com o autor do projeto, trata-se de um trecho com 11km de extensão, que possibilita o acesso ao balneário a partir da BR-101. Ressalta ele que a ligação é fundamental para o turismo e particularmente relevante para a continuidade da realização de eventos típicos da região, como a “Arrancada de Caminhões” e a “Festa do Peixe”, festividades que atraem milhares de pessoas anualmente.

Na Câmara dos Deputados, a proposição foi submetida à apreciação conclusiva das Comissões de Viação e Transportes (CVT), e de Constituição e Justiça e de Cidadania (CCJC), que a aprovaram sem

alterações. No Senado, foi distribuída exclusivamente à Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI), para decisão terminativa. Não foram apresentadas emendas.

II – ANÁLISE

Nos termos do art. 104 do Regimento Interno do Senado Federal, o exame da proposição conforma-se ao rol de atribuições desta Comissão, cabendo-lhe, por força da exclusividade da distribuição, manifestar-se sobre os aspectos de constitucionalidade, juridicidade e mérito.

No tocante à constitucionalidade, a matéria diz respeito à competência da União para estabelecer princípios e diretrizes para o sistema nacional de viação (art. 21, XXI, da Constituição Federal).

No mérito, compartilho com o autor do PLC nº 116, de 2011, as razões que motivaram a iniciativa. Trata-se, segundo ele, de ligação rodoviária de importância estratégica para o desenvolvimento da economia regional, fortemente baseada no turismo. A ascensão desse trecho à condição de rodovia federal – mediante inclusão do respectivo traçado na Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal – buscaria, assim, habilitá-lo como beneficiário de programas de investimento do Governo Federal voltados para a melhoria da infraestrutura de transportes. Com isso, vislumbra o autor o fim dos transtornos a que se sujeitam, sem alternativa rodoviária satisfatória, turistas e todo o numeroso público que se desloca para festas e eventos já tradicionais na região.

Não obstante a aprovação, em 6 de janeiro do corrente ano, da Lei nº 12.379, de 2011, que dispõe sobre o Sistema Nacional de Viação (SNV), a proposição adequadamente se reporta à relação descritiva constante do Anexo da Lei nº 5.917, de 1973. A rigor, por versarem, uma e outra, sobre o mesmo assunto, esperava-se que a lei mais recente substituísse integralmente a anterior, o que, todavia, não ocorreu em razão dos vetos aplicados ao projeto que lhe deu origem. Dessa forma, entendo que permanecem em vigor as relações descritivas que acompanham a lei antiga (Lei nº 5.917, de 1973), uma vez que a nova lei teve vetados todos os anexos, inclusive o relativo às rodovias.

Note-se, todavia, que a incorporação de trechos rodoviários à malha administrada pelo governo federal não pode ser realizada por decisão unilateral da União. É preciso que haja um acordo de vontades

entre a União e os Estados em que se situam os respectivos trechos, a ser formalizado por meio de convênios de cooperação, nos termos do art. 241 da Constituição Federal:

Art. 241. A União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios disciplinarão por meio de lei os consórcios públicos e os convênios de cooperação entre os entes federados, autorizando a gestão associada de serviços públicos, bem como a transferência total ou parcial de encargos, serviços, pessoal e bens essenciais à continuidade dos serviços transferidos.

No mais, não identifico óbices à aprovação do projeto, ressalvada a necessidade de pequenos ajustes de redação, acompanhados da inclusão de artigo novo, destinado a condicionar a transferência da titularidade da referida ligação à celebração do correspondente convênio. É o que proponho por meio das emendas adiante formuladas.

III – VOTO

Ante o exposto, voto pela **aprovação** do Projeto de Lei da Câmara nº 116, de 2011, com as seguintes emendas:

EMENDA Nº – CI

Dê-se à ementa do Projeto de Lei da Câmara nº 116, de 2011, a seguinte redação:

“Altera o Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que *aprova o Plano Nacional de Viação*, para incluir, na Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, a ligação entre a cidade de Araranguá, no entroncamento com a rodovia BR-101, e o Balneário Arroio do Silva, no Estado de Santa Catarina.”

EMENDA Nº – CI

Inclua-se no Projeto de Lei da Câmara nº 116, de 2011, o seguinte art. 2º, renumerando-se, como art. 3º, o atual art. 2º:

“**Art. 2º** Fica a União autorizada a celebrar convênio de cooperação com o Estado de Santa Catarina para a transferência da titularidade do trecho rodoviário de que trata esta Lei.”

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



SENADO FEDERAL
PROJETO DE LEI DA CÂMARA
Nº 116, DE 2011

(nº 6.022/2009, na Casa de origem, do Deputado Edinho Bez)

Inclui no Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, o trecho rodoviário que especifica.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º A Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, constante do Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, passa a vigorar acrescida do trecho rodoviário de ligação, com aproximadamente 11 km (onze quilômetros) de extensão, entre o entroncamento com a rodovia BR-101, na cidade de Araranguá, até o Balneário Arroio do Silva, no Estado de Santa Catarina.

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

PROJETO DE LEI ORIGINAL Nº 6.022, DE 2009

Inclui no Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, o trecho rodoviário que especifica;

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º A Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, constante do Anexo da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, passa a vigorar acrescido do trecho rodoviário de ligação, com aproximadamente onze quilômetros de extensão, entre o entroncamento com a rodovia BR-101, na cidade de Araranguá, até o Balneário Arroio do Silva, no Estado de Santa Catarina.

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

JUSTIFICAÇÃO

A Lei nº 5.917/73, que aprova o Plano Nacional de Viação, permite que sejam incluídos trechos rodoviários que tenham como objetivo permitir o acesso a pontos de atração turísticas notoriamente conhecidos e explorados, conforme o item 2.1.2, alínea "d" do Anexo ao PNV. Com aproximadamente 11 quilômetros de extensão, é este o trecho rodoviário em questão que pretendemos incluir no PNV, ligando o entroncamento da BR-101, que corta a cidade de Araranguá/SC, até o Balneário Arroio do Silva, localizado no extremo sul no litoral catarinense.

Os melhores pontos da costa brasileira tornam-se, ao longo do tempo, marcos determinantes para o desenvolvimento de novas áreas para o turismo brasileiro, que é o caso em questão. Todo ano, por exemplo, no Balneário Arroio do Silva e em sua orla marítima, com vasta extensão de areia, ocorre a realização de um evento muito conhecido, a Arrancada de Caminhões, reunindo mais de uma centena de caminhões de grande potência vindos de vários estados brasileiros. A cada edição do evento aumenta ainda mais a participação do público, sendo que mais de cento e cinquenta mil pessoas estiveram assistindo o evento este ano. Outro evento que merece destaque na região é a Festa do Peixe, que também fomenta o turismo da região e a geração de empregos desse extraordinário balneário que recebe não só turistas de Santa Catarina, Rio Grande do Sul e Paraná, mas de toda América Latina.

O transtorno que a falta do mencionado trecho de ligação causa é imensurável. Os congestionamentos são freqüentes, sendo que num trecho de dez quilômetros, quando ocorrem tais festividades aguarda-se, em média, quatro horas. Experiência vivenciada por este deputado.

O trecho em questão depende apenas da conclusão final das obras de pavimentação para facilitar ainda mais a promoção de novas atividades e investimentos adequados para o crescimento dessa região. Os investimentos serão capazes de transformar esta região ainda aparentemente inóspita em local excelente onde as possibilidades de lazer podem ser extremamente lucrativas, sem afetar o ecossistema natural.

Pelas estas razões, solicitamos aos ilustres Parlamentares o apoio para a aprovação deste Projeto de Lei.

Sala das Sessões, em 10 de setembro de 2009.

LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA SECRETARIA-GERAL DA MESA

LEI Nº 5.917, DE 10 DE SETEMBRO DE 1973.

Aprova o Plano Nacional de Viação e dá outras providências.

(À Comissão de Serviços de Infraestrutura, em decisão terminativa)

Publicado no DSF, de 10/11/2011.

Secretaria Especial de Editoração e Publicações do Senado Federal – Brasília – DF
OS:15978/2011

2ª PARTE - DELIBERATIVA

17

PARECER Nº , DE 2011

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRA-ESTRUTURA, em caráter terminativo, sobre o Projeto de Lei do Senado nº 120, de 2010, do Senador Paulo Paim, que “altera a Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação, de modo a incluir na BR-293, constante da Relação Descritiva de Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, trecho que especifica”.

RELATOR: Senador **DELCÍDIO AMARAL**

I – RELATÓRIO

Chega para exame em decisão terminativa, com distribuição exclusiva a esta Comissão de Serviços de Infra-Estrutura (CI), o Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 120, de 2010, de autoria do Senador Paulo Paim, que “altera a Lei nº. 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação, de modo a incluir na BR-293, constante da Relação Descritiva de Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, trecho que especifica”.

O projeto apresenta três artigos, sendo que o primeiro inclui, no Plano Nacional de Viação (PNV), o trecho rodoviário que conecta a Usina Termelétrica Presidente Médici, em Candiota (RS), à BR-293; o segundo remete ao Executivo a competência de oferecer-lhe traçado definitivo; e o terceiro artigo é a cláusula de vigência.

Na justificção, o autor relata a importância da usina termelétrica

para a região e as dificuldades encontradas pelo Município em manter a rodovia que conecta essas instalações à BR-293. Observa que a rodovia, cuja manutenção já se mostra inadequada para o tráfego atual, devido às restrições financeiras enfrentadas pelo Município, passará a atender a solicitação ainda maior com a ampliação de capacidade da Termelétrica Presidente Médici, com consequente aumento dos riscos para quem lá trafega.

Não foram oferecidas emendas.

II – ANÁLISE

Por haver sido distribuída com exclusividade a esta Comissão, será analisado não só o mérito da proposta, mas também sua constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa.

A Constituição Federal (art. 22, XI) determina que a competência para legislar sobre transporte e trânsito é exclusiva da União. De outra parte, a deliberação sobre a matéria é de competência do Congresso Nacional, conforme disposto no art. 48, não havendo restrição à iniciativa parlamentar, nos termos do art. 61 da Lei Maior.

A proposição atende também a um dos requisitos expressos no item 2.1.2, do Anexo da Lei nº 5.917, de 1973, para que uma rodovia figure no rol do Plano Nacional de Viação, que é o de permitir acesso a instalação federal de importância (alínea *d*).

Quanto ao mérito, trata-se de justo pleito do Senador Paim. De fato, com a ampliação da capacidade da Usina de Candiota, – e o decorrente incremento de tráfego –, faz-se necessário correspondente aporte de recursos do Governo Federal para a manutenção dessa rodovia, de forma que ela possa cumprir a importante missão de ligar a termelétrica à BR-293.

Quanto à técnica legislativa, há alguns reparos a serem feitos. O primeiro diz respeito ao objeto do projeto, que é a federalização da rodovia que interliga a usina à BR-293. Pelo traçado, que se inicia na BR-293, não se trata de alteração da descrição desta rodovia, mas sim de inclusão de uma

nova rodovia autônoma, com nomenclatura própria.

No art. 1º, de acordo com nossas medições, em vez de 15 km até a entrada da usina, a extensão do trecho em questão não chegaria a 14 km. De qualquer forma, poderíamos suprimir essa informação do projeto e comandar para que o órgão rodoviário da União determine com precisão a extensão do trecho, entre outros aspectos técnicos.

Por fim, o comando contido no art. 2º ficaria mais adequadamente disposto como parágrafo do art. 1º, e não como artigo independente, como se encontra redigido.

III – VOTO

Diante do exposto, o voto é pela constitucionalidade e juridicidade do PLS nº 120, de 2010, e por sua aprovação no tocante ao mérito, na forma do seguinte substitutivo:

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 120, DE 2010 (SUBSTITUTIVO)

Altera a Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que *aprova o Plano Nacional de Viação*, de modo a incluir na Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, o trecho rodoviário de ligação entre a Usina Termelétrica Presidente Médici (RS) e a rodovia BR-293.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º A Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, item 2.2.2, subitem Ligação, constante do anexo ao Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, passa a vigorar acrescida de trecho rodoviário com a seguinte descrição:

“2.2.2 –

BR	Pontos de Passagem	Unidade da Federação	Extensão (km)	Superposição km	BR
	Entroncamento com a BR-293 - Candiota - Usina Termelétrica Presidente Médici	RS		–	–

.....” (NR)

Parágrafo único. O traçado definitivo, a designação oficial, a extensão total e demais características do trecho de que trata o *caput* serão determinados pelo órgão rodoviário federal competente.

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

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DO SENADO

Nº 120, DE 2010

Altera a Lei nº. 5.917, de 10 de setembro de 1973, que aprova o Plano Nacional de Viação, de modo a incluir na BR -293, constante da Relação Descritiva de Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, trecho que especifica.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º Altere-se o item 2.2.2 – Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal, subitem Ligações, integrantes do Anexo do Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei nº. 5.917, de 10 de setembro de 1973, a descrição da BR-293 com a inclusão do seguinte trecho:

“

“2.2.2 – Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal

BR	Pontos de Passagem	Unidades da Federação	Extensão (Km)	Superposição BR- Km
	Entroncamento com a BR-293 – Candiota – Usina Termelétrica Presidente Médici	RG	15	

.....”

Art. 2º O traçado definitivo da ligação rodoviária de que trata o art. 1º desta Lei será definido pelo órgão rodoviário competente.

2

Art. 3º. Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICATIVA

Candiota, devido ao seu subsolo abundante em minerais (carvão e calcário), está se transformando em um centro de geração de energia termelétrica e produção de cimento pozolânico.

O complexo industrial do município sofre com a dificuldade de escoamento da sua produção pela falta de rodovias com trafegabilidade adequada.

A Rodovia Miguel Arlindo Câmara, que liga a BR-293/RS, à cidade e ao complexo termelétrico, é a única via de acesso para o atendimento, não só da população local como do restante do complexo industrial de Candiota.

Está prevista para o início de 2010 a conclusão das obras de ampliação da capacidade da Usina Termelétrica Presidente Médici, localizada no município, que se realizará com a entrada em operação da Fase C do complexo (Candiota III).

A rodovia, que já não está adequadamente mantida para o tráfego atual, sofrerá uma solicitação maior com essa ampliação, aumentando os riscos para os veículos de passageiros e cargas que utilizam a mesma.

Outro ponto a destacar é que a Fase C da Usina de Candiota está relacionada no Programa de Aceleração de Crescimento do Governo Federal.

A federalização da Rodovia Miguel Arlindo Câmara, com a criação do acesso à BR-293 aqui proposta, propiciará melhores condições de tráfego para população local além de permitir segurança e rapidez no escoamento da produção da região.

Portanto, com a federalização da rodovia ora indicada, o Congresso Nacional estará dando resposta justa à população brasileira em cada recanto deste nosso Brasil, pelo que primamos pela sua aprovação.

Sala das Sessões,

Senador **PAULO PAIM**

3
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:

(À Comissão de Serviços de Infraestrutura, em decisão terminativa)

Publicado no **DSF**, em 06/05/2010.

2ª PARTE - DELIBERATIVA

18

PARECER Nº , DE 2012

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, em deliberação terminativa, sobre o Projeto de Lei do Senado nº 115, de 2012, do Senador Pedro Taques, que *altera a Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973 (Plano Nacional de Viação), com as alterações realizadas pela Lei nº 12.379, de 06 de janeiro de 2011, para incluir na Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Nacional o trecho da Rodovia MT-473 situado entre o Entroncamento com a BR-174 em Pontes e Lacerda e o Entroncamento com a MT-265.*

RELATOR: Senador **FLEXA RIBEIRO**

I – RELATÓRIO

Submete-se ao exame da Comissão de Serviços de Infraestrutura o Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 115, de 2012, de autoria do Senador Pedro Taques. A proposição em pauta pretende alterar a Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que “aprova o Plano Nacional de Viação e dá outras providências”, com as modificações promovidas pela Lei nº 12.379, de 06 de janeiro de 2011, que, entre outras providências, dispõe sobre o Sistema Nacional de Viação (SNV), para incluir na Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Nacional o trecho da Rodovia MT-473 situado entre o Entroncamento com a BR-174, em Pontes e Lacerda, e o Entroncamento com a MT-265, no Estado de Mato Grosso.

Justifica a proposição o argumento de que a implantação do mencionado trecho rodoviário “nos padrões federais” virá facilitar o acesso mais rápido e seguro a “uma vasta região de fronteira atualmente sofrendo com difíceis condições de acesso, inclusive para vários destacamentos

militares que cumprem sua missão nessa inóspita paragem”.

Complementarmente, ainda segundo o autor da iniciativa, a “federalização” da Rodovia MT-473, a par de atender aos objetivos do Sistema Federal de Viação, em especial o de “assegurar a unidade nacional e a integração regional”, inscrito no inciso I do art. 4º da Lei nº 12.379, de 2011, coaduna-se com a “lógica do SNV”, configurando-se como “rodovia de ligação”, classificação destinada às rodovias que “ligam pontos importantes de 2 (duas) ou mais rodovias federais, ou permitem o acesso a instalações federais de importância estratégica, a pontos de fronteira, a áreas de segurança nacional ou aos principais terminais marítimos, fluviais, ferroviários ou aeroviários constantes do SNV”.

A matéria foi distribuída com exclusividade à Comissão de Serviços de Infraestrutura para decisão de natureza terminativa.

Não foram oferecidas emendas ao projeto.

II – ANÁLISE

Nos termos do art. 104 do Regimento Interno do Senado Federal, compete a esta Comissão opinar sobre a matéria, impondo-se, por força do caráter exclusivo e terminativo da distribuição, o exame dos aspectos de constitucionalidade, juridicidade, técnica legislativa e mérito.

Encontram-se atendidos os requisitos de constitucionalidade e juridicidade. Nos termos do art. 22, inciso XI, da Constituição Federal, compete à União legislar privativamente sobre “trânsito e transporte”. O projeto, ademais, conforma-se ao ordenamento jurídico vigente. De outra parte, a matéria não integra o campo reservado pelo § 1º do art. 61 à iniciativa privativa do Presidente da República, sendo lícita a autoria parlamentar.

No tocante à técnica legislativa, não há reparos a fazer, uma vez

que a proposição atende aos preceitos da Lei Complementar nº 95, de 26 de fevereiro de 1998, que dispõe sobre a elaboração, a redação, a alteração e a consolidação das leis.

No mérito, associo-me aos argumentos do autor para considerar a iniciativa adequada e pertinente.

III – VOTO

Em razão do exposto, voto pela constitucionalidade, juridicidade, boa técnica legislativa e, no mérito, pela **aprovação** do Projeto de Lei do Senado nº 115, de 2012.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



SENADO FEDERAL

PROJETO DE LEI DO SENADO

Nº 115, DE 2012

Altera a Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973 (Plano Nacional de Viação) , com as alterações realizadas pela Lei nº 12.379, de 06 de janeiro de 2011, para incluir na Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Nacional o trecho da Rodovia MT-473 situado entre o Entroncamento com a BR-174 em Pontes e Lacerda e o Entroncamento com a MT-265.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º A Relação Descritiva das Rodovias do Plano Nacional de Viação, aprovado pela Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, com as alterações realizadas pela Lei nº 12.379, de 06 de janeiro de 2011, passa a vigorar acrescida do seguinte trecho rodoviário:

“2.2.2 - Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal

BR	Pontos de Passagem	Unidade da Federação	Extensão (km)	Superposição	
				BR	km
	Entr. BR-174 (A)/352 (Pontes e Lacerda) – Entr. MT-265	MT	134,3		

2

Art. 2º O número da ligação rodoviária de que trata o art. 1º desta Lei será definido pelo Poder Executivo.

Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

A federalização da rodovia MT-743, no trecho que vai desde o Entroncamento da MT-265 próximo à fronteira com a Bolívia até a sede do Município de Pontes e Lacerda, é providência de grande relevância social e econômica para a região, bem como insere-se nos objetivos do Sistema Nacional de Viação.

Quanto aos benefícios socioeconômicos, temos constatado inúmeras reivindicações dos habitantes da região de Pontes e Lacerda e seus representantes, no sentido de proporcionar, com essa medida, melhores condições de trafegabilidade para as comunidades ao longo de todo o trecho. Além disso, a implantação da rodovia nos padrões federais virá a facilitar o acesso mais rápido e seguro a uma vasta região de fronteira atualmente sofrendo com difíceis condições de acesso, inclusive para vários destacamentos militares que cumprem sua missão nessa inóspita paragem.

Do ponto de vista da lógica do SNV, trata-se de rodovia que facilita o acesso a pontos de fronteira, estando contemplado na previsão do art. 13, inc. V, da Lei nº 12.379, de 06 de janeiro de 2011, atendendo dessa maneira ao objetivo geral do Sistema Federal de Viação de assegurar a unidade nacional e a integração regional, conforme o art. 4º, inciso I, do mesmo diploma legal.

Desse modo, submetemos a presente proposição ao descortino do Congresso Nacional com a confiança do reconhecimento de sua adequação aos interesses nacionais.

Sala das Sessões,

Senador **PEDRO TAQUES**

3
LEGISLAÇÃO CITADA

LEI Nº 5.917, DE 10 DE SETEMBRO DE 1973.

Regulamento

Aprova o Plano Nacional de Viação e dá outras providências.

Vide Lei nº 12.264, de 2010

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, Siseria 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.

4

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)

5

§ 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 coordenação 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 solução escolhida;

~~e) 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)

6

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 consequência 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;

7

~~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

8

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.

9

Art 12. Após cento e oitenta dias da publicação dos Planos Rodoviários Estaduais, os Municípios deverão apresentar seus planos rodoviários aos órgãos 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 cargo dos órgãos rodoviários estaduais ou municipais, concernentes".

10

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 - Itaítuba - Humaitá, na extensão aproximada de 2.300 km;

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

11

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-Caracará-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 Constant-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-Caracará-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.

EMÍLIO G. MÉDICI

Alfredo Buzaid

Adalberto de Barros Nunes

Orlando Geisel

Antônio Delfim Netto

Mário David Andreazza

J. Araripe Macêdo

João Paulo dos Reis Velloso

José Costa Cavalcanti

Este texto não substitui o publicado no DOU de 12.9.1973 e retificado em 11.12.1973

ALTERAÇÕES

ITENS	ATO DE ALTERAÇÃO
Item 1.2 - O Sistema Nacional de Viação	<u>Lei nº 6.261, de 14.11.1975</u>
Item 2.2.2 - Relação Descritiva das Rodovias do Sistema Rodoviário Federal	<u>Lei nº 11.314, de 2006</u> <u>Lei nº 11.297, de 2006</u> <u>Lei nº 11.122, de 31.6.2005</u> <u>Lei nº 11.003, de 16.12.2004</u> <u>Lei nº 10.960, de 7.10.2004</u> <u>Lei nº 10.789, de 28.11.2003</u> <u>Lei nº 10.739, de 24.9.2003</u> <u>Lei nº 10.606, de 19.12.2002</u> <u>Lei nº 10.540, de 1º.10.2002</u> <u>Lei nº 10.031, de 20.10.2000</u> <u>Lei nº 10.030, de 20.10.2000</u> <u>Lei nº 9.830, de 2.9.1999</u> <u>Lei nº 9.078, de 11.7.1995</u> <u>Lei nº 7.581, de 24.12.1986</u> <u>Lei nº 7.003, de 24.6.1982</u> <u>Lei nº 6.976, de 14.12.1981</u> <u>Lei nº 6.933, de 13.7.1980</u> <u>Lei nº 6.776, de 30.4.1980</u> <u>Lei nº 6.648, de 16.5.1979</u> <u>Lei nº 6.555, de 22.8.1978</u> <u>Lei nº 6.504, de 13.12.1977</u> <u>Lei nº 6.406, de 21.3.1977</u> <u>Lei nº 11.475, de 2007</u> <u>Lei nº 11.482, de 2007)</u> <u>Lei nº 11.729, de 2008</u> <u>Lei nº 11.731, de 2008</u> <u>Lei nº 11.772, de 2008</u> <u>Lei nº 11.862, de 2008</u> <u>Lei nº 11.879, de 2008</u> <u>Lei nº 11.880, de 2008</u> <u>Lei nº 11.911, de 2009</u> <u>Lei nº 11.968, de 2009</u>
Item 3.2.2 - Relação Descritiva das Ferrovias do Plano Nacional de Viação	<u>Lei nº 11.297, de 2006</u> <u>Lei nº 10.680, de 23.5.2003</u> <u>Lei nº 9.060, de 14.6.1995</u> <u>Lei nº 7.436, de 20.12.1985</u>

	Lei nº 6.574, de 30.9.1978 Lei nº 6.346, de 6.7.1976 (Medida Provisória nº 427, de 2008) Lei nº 11.772, de 2008
Item 4.2 - Relação Descritiva dos portos marítimos, fluviais e lacustres do P. N.V.	Lei nº 11.297, de 2006 Lei nº 9.852, de 27.10.1999 Lei nº 6.671, de 4.7.1979 Lei nº 6.630, de 16.4.1979 (Vide Medida Provisória nº 369, de 2007) Lei nº 11.518, de 2007. Lei nº 11.550, de 2007. (Vide Medida Provisória nº 427, de 2008) Lei nº 11.701, de 2008 Lei nº 11.772, de 2008 Lei nº 12.058, de 2009 Medida Provisória nº 513, de 2.010 Lei nº 12.409, de 2011
Item 5.2.1 - Relação Descritiva das Hidrovias do Plano Nacional de Viação	Lei nº 6.630, de 16.4.1979) Lei nº 12.247, de 2010

LEI Nº 12.379, DE 6 DE JANEIRO DE 2011.

Mensagem de veto

Dispõe sobre o Sistema Nacional de Viação - SNV; altera a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997; revoga as Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, 6.346, de 6 de julho de 1976, 6.504, de 13 de dezembro de 1977, 6.555, de 22 de agosto de 1978, 6.574, de 30 de setembro de 1978, 6.630, de 16 de abril de 1979, 6.648, de 16 de maio de 1979, 6.671, de 4 de julho de 1979, 6.776, de 30 de abril de 1980, 6.933, de 13 de julho de 1980, 6.976, de 14 de dezembro de 1980, 7.003, de 24 de junho de 1982, 7.436, de 20 de dezembro de 1985, 7.581, de 24 de dezembro de 1986, 9.060, de 14 de junho de 1995, 9.078, de 11 de julho de 1995, 9.830, de 2 de setembro de 1999, 9.852, de 27 de outubro de 1999, 10.030,

15

de 20 de outubro de 2000, 10.031, de 20 de outubro de 2000, 10.540, de 1ª de outubro de 2002, 10.606, de 19 de dezembro de 2002, 10.680, de 23 de maio de 2003, 10.739, de 24 de setembro de 2003, 10.789, de 28 de novembro de 2003, 10.960, de 7 de outubro de 2004, 11.003, de 16 de dezembro de 2004, 11.122, de 31 de maio de 2005, 11.475, de 29 de maio de 2007, 11.550, de 19 de novembro de 2007, 11.701, de 18 de junho de 2008, 11.729, de 24 de junho de 2008, e 11.731, de 24 de junho de 2008; revoga dispositivos das Leis nºs 6.261, de 14 de novembro de 1975, 6.406, de 21 de março de 1977, 11.297, de 9 de maio de 2006, 11.314, de 3 de julho de 2006, 11.482, de 31 de maio de 2007, 11.518, de 5 de setembro de 2007, e 11.772, de 17 de setembro de 2008; e dá outras providências.

A PRESIDENTA DA REPÚBLICA Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

CAPÍTULO I **DISPOSIÇÕES PRELIMINARES**

Art. 1º Esta Lei dispõe sobre o Sistema Nacional de Viação - SNV, sua composição, objetivos e critérios para sua implantação, em consonância com os incisos XII e XXI do art. 21 da Constituição Federal.

Art. 2º O SNV é constituído pela infraestrutura física e operacional dos vários modos de transporte de pessoas e bens, sob jurisdição dos diferentes entes da Federação.

§ 1º Quanto à jurisdição, o SNV é composto pelo Sistema Federal de Viação e pelos sistemas de viação dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios.

§ 2º Quanto aos modos de transporte, o SNV compreende os subsistemas rodoviário, ferroviário, aquaviário e aeroviário.

CAPÍTULO II **DO SISTEMA FEDERAL DE VIAÇÃO**

Art. 3º O Sistema Federal de Viação - SFV é composto pelos seguintes subsistemas:

16

- I - Subsistema Rodoviário Federal;
- II - Subsistema Ferroviário Federal;
- III - Subsistema Aquaviário Federal; e
- IV - Subsistema Aeroviário Federal.

Art. 4º São objetivos do Sistema Federal de Viação - SFV:

- I - assegurar a unidade nacional e a integração regional;
- II - garantir a malha viária estratégica necessária à segurança do território nacional;
- III - promover a integração física com os sistemas viários dos países limítrofes;
- IV - atender aos grandes fluxos de mercadorias em regime de eficiência, por meio de corredores estratégicos de exportação e abastecimento;
- V - prover meios e facilidades para o transporte de passageiros e cargas, em âmbito interestadual e internacional.

Art. 5º Compete à União, nos termos da legislação vigente, a administração do SFV, que compreende o planejamento, a construção, a manutenção, a operação e a exploração dos respectivos componentes.

Art. 6º A União exercerá suas competências relativas ao SFV, diretamente, por meio de órgãos e entidades da administração federal, ou mediante:

- I – (VETADO);
- II - concessão, autorização ou arrendamento a empresa pública ou privada;
- III - parceria público-privada.

§ 1º (VETADO).

§ 2º Os Estados, o Distrito Federal e os Municípios poderão explorar a infraestrutura delegada, diretamente ou mediante concessão, autorização ou arrendamento a empresa pública ou privada, respeitada a legislação federal.

Art. 7º A União poderá aplicar recursos financeiros no SFV, qualquer que seja o regime de administração adotado.

17

Parágrafo único. Nas hipóteses previstas nos incisos I a III do art. 6º, é vedada a aplicação de recursos da União em obra ou serviço que, nos termos do respectivo contrato ou outro instrumento de delegação, constitua responsabilidade de qualquer das demais partes envolvidas.

Art. 8º Os componentes físicos dos subsistemas integrantes do SFV integram as relações descritivas anexas a esta Lei e sujeitam-se às especificações e normas técnicas formuladas pela autoridade competente, qualquer que seja o regime de administração adotado.

Art. 9º As rodovias, ferrovias e vias navegáveis terão seu traçado indicado por localidades intermediárias ou pontos de passagem.

Parágrafo único. No caso de rodovias, ferrovias e vias navegáveis planejadas, as localidades intermediárias mencionadas nas relações descritivas são indicativas de traçado, não constituindo pontos obrigatórios de passagem do traçado definitivo.

Art. 10. A alteração de características ou a inclusão de novos componentes nas relações descritivas constantes dos anexos desta Lei somente poderá ser feita com base em critérios técnicos e econômicos que justifiquem as alterações e dependerão de:

I - aprovação de lei específica, no caso do transporte terrestre e aquaviário;

II - ato administrativo da autoridade competente, designada nos termos da Lei Complementar nº 97, de 9 de junho de 1999, no caso do transporte aéreo.

§ 1º São dispensadas de autorização legislativa as mudanças de traçado decorrentes de ampliação de capacidade ou da construção de acessos, contornos ou variantes, em rodovias, ferrovias e vias navegáveis.

§ 2º Nos casos previstos no § 1º, as mudanças serão definidas e aprovadas pela autoridade competente, em sua esfera de atuação.

Art. 11. A implantação de componente do SNV será precedida da elaboração do respectivo projeto de engenharia e da obtenção das devidas licenças ambientais.

§ 1º (VETADO).

§ 2º (VETADO).

18
CAPÍTULO III
DOS SUBSISTEMAS FEDERAIS DE VIAÇÃO

Seção I
Do Subsistema Rodoviário Federal

Art. 12. O Subsistema Rodoviário Federal compreende todas as rodovias administradas pela União, direta ou indiretamente, nos termos dos arts. 5º e 6º desta Lei.

Art. 13. As rodovias integrantes do Subsistema Rodoviário Federal são classificadas, de acordo com a sua orientação geográfica, nas seguintes categorias:

I - Rodovias Radiais: as que partem da Capital Federal, em qualquer direção, para ligá-la a capitais estaduais ou a pontos periféricos importantes do País;

II - Rodovias Longitudinais: as que se orientam na direção Norte-Sul;

III - Rodovias Transversais: as que se orientam na direção Leste-Oeste;

IV - Rodovias Diagonais: as que se orientam nas direções Nordeste-Sudoeste ou Noroeste-Sudeste; e

V - Rodovias de Ligação: as que, orientadas em qualquer direção e não enquadradas nas categorias discriminadas nos incisos I a IV, ligam pontos importantes de 2 (duas) ou mais rodovias federais, ou permitem o acesso a instalações federais de importância estratégica, a pontos de fronteira, a áreas de segurança nacional ou aos principais terminais marítimos, fluviais, ferroviários ou aeroviários constantes do SNV.

Art. 14. As rodovias integrantes do Subsistema Rodoviário Federal são designadas pelo símbolo "BR", seguido de um número de 3 (três) algarismos, assim constituído:

I - o primeiro algarismo indica a categoria da rodovia, sendo:

- a) 0 (zero), para as rodovias radiais;
- b) 1 (um), para as rodovias longitudinais;
- c) 2 (dois), para as rodovias transversais;
- d) 3 (três), para as rodovias diagonais; e
- e) 4 (quatro) para as rodovias de ligação;

19

II - os outros 2 (dois) algarismos referem-se à posição geográfica da rodovia relativamente a Brasília e aos pontos cardeais, segundo sistemática definida pelo órgão competente.

Art. 15. O Anexo I apresenta a relação descritiva das rodovias pertencentes ao Subsistema Rodoviário Federal.

Art. 16. Fica instituída, no âmbito do Subsistema Rodoviário Federal, a Rede de Integração Nacional - RINTER, composta pelas rodovias que satisfaçam a 1 (um) dos seguintes requisitos:

- I - promover a integração regional, interestadual e internacional;
- II - ligar capitais de Estados entre si ou ao Distrito Federal;
- III - atender a fluxos de transporte de grande relevância econômica; e
- IV - prover ligações indispensáveis à segurança nacional.

Art. 17. O Anexo II apresenta a relação descritiva das rodovias integrantes da Rinter.

Art. 18. Fica a União autorizada a transferir aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios, mediante doação:

I - acessos e trechos de rodovias federais envolvidos por área urbana ou substituídos em decorrência da construção de novos trechos;

II - rodovias ou trechos de rodovias não integrantes da Rinter.

Parágrafo único. Na hipótese do disposto no inciso II, até que se efetive a transferência definitiva, a administração das rodovias será, preferencialmente, delegada aos Estados, ao Distrito Federal ou aos Municípios.

Art. 19. Fica a União autorizada a incorporar à malha rodoviária sob sua jurisdição trechos de rodovias estaduais existentes, cujo traçado coincida com diretriz de rodovia federal integrante da Rinter, mediante anuência dos Estados a que pertençam.

20

Seção II

Do Subsistema Ferroviário Federal

Art. 20. O Subsistema Ferroviário Federal é constituído pelas ferrovias existentes ou planejadas, pertencentes aos grandes eixos de integração interestadual, interregional e internacional, que satisfaçam a pelo menos um dos seguintes critérios:

- I - atender grandes fluxos de transporte de carga ou de passageiros;
- II - possibilitar o acesso a portos e terminais do Sistema Federal de Viação;
- III - possibilitar a articulação com segmento ferroviário internacional;
- IV - promover ligações necessárias à segurança nacional.

Parágrafo único. Integram o Subsistema Ferroviário Federal os pátios e terminais, as oficinas de manutenção e demais instalações de propriedade da União.

Art. 21. As ferrovias integrantes do Subsistema Ferroviário Federal são classificadas, de acordo com a sua orientação geográfica, nas seguintes categorias:

- I - Ferrovias Longitudinais: as que se orientam na direção Norte-Sul;
- II - Ferrovias Transversais: as que se orientam na direção Leste-Oeste;
- III - Ferrovias Diagonais: as que se orientam nas direções Nordeste-Sudoeste e Noroeste-Sudeste;
- IV - Ferrovias de Ligação: as que, orientadas em qualquer direção e não enquadradas nas categorias discriminadas nos incisos I a III, ligam entre si ferrovias ou pontos importantes do País, ou se constituem em ramais coletores regionais; e
- V - Acessos Ferroviários: segmentos de pequena extensão responsáveis pela conexão de pontos de origem ou destino de cargas e passageiros a ferrovias discriminadas nos incisos I a IV.

Art. 22. As ferrovias integrantes do Subsistema Ferroviário Federal são designadas pelo símbolo “EF” ou “AF”, indicativo de estrada de ferro ou de acesso ferroviário, respectivamente.

§ 1º O símbolo “EF” é acompanhado por um número de 3 (três) algarismos, com os seguintes significados:

21

I - o primeiro algarismo indica a categoria da ferrovia, sendo:

- a) 1 (um) para as longitudinais;
- b) 2 (dois) para as transversais;
- c) 3 (três) para as diagonais; e
- d) 4 (quatro) para as ligações;

II - os outros 2 (dois) algarismos indicam a posição da ferrovia relativamente a Brasília e aos pontos cardeais, segundo sistemática definida pelo órgão competente.

§ 2º O símbolo “AF” é seguido pelo número da ferrovia ao qual está ligado o acesso e complementado por uma letra maiúscula, sequencial, indicativa dos diferentes acessos ligados à mesma ferrovia.

Art. 23. O Anexo III apresenta a relação descritiva das ferrovias que integram o Subsistema Ferroviário Federal.

Art. 24. Fica a União autorizada a desativar ou erradicar trechos ferroviários de tráfego inexpressivo, não passíveis de arrendamento ou concessão, assegurada a existência de alternativa de transporte para o atendimento aos usuários do trecho a ser desativado ou erradicado.

Parágrafo único. A União poderá alienar os bens decorrentes da desativação ou erradicação dos trechos ferroviários previstos no caput deste artigo.

Seção III Do Subsistema Aquaviário Federal

Art. 25. O Subsistema Aquaviário Federal é composto de:

- I - vias navegáveis;
- II - portos marítimos e fluviais;
- III - eclusas e outros dispositivos de transposição de nível;
- IV - interligações aquaviárias de bacias hidrográficas;

V - facilidades, instalações e estruturas destinadas à operação e à segurança da navegação aquaviária.

22

Art. 26. O Anexo IV apresenta a relação descritiva das vias navegáveis existentes e planejadas integrantes do Subsistema Aquaviário Federal, segundo a bacia ou o rio em que se situem.

Art. 27. O Anexo V apresenta a relação descritiva dos portos marítimos e fluviais integrantes do Subsistema Aquaviário Federal, segundo a localidade e, no caso de portos fluviais, a bacia ou o rio em que se situem.

Art. 28. O Anexo VI apresenta a relação descritiva das eclusas e outros dispositivos de transposição de nível existentes e planejados integrantes do Subsistema Aquaviário Federal, segundo a localidade e a bacia ou o rio em que se situem.

Art. 29. A utilização de águas navegáveis de domínio de Estado ou do Distrito Federal, para navegação de interesse federal, nos termos da alínea *d* do inciso XII do art. 21 da Constituição Federal, será disciplinada em convênio firmado entre a União e o titular das águas navegáveis.

Art. 30. Qualquer intervenção destinada a promover melhoramentos nas condições do tráfego em via navegável interior deverá adequar-se aos princípios e objetivos da Política Nacional de Recursos Hídricos, instituída pela Lei nº 9.433, de 8 de janeiro de 1997.

Art. 31. (VETADO).

Art. 32. A exploração dos portos organizados e de instalações portuárias atenderá ao disposto na Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, e na Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, independentemente do regime de administração adotado.

Art. 33. A exploração de travessia aquaviária coincidente com diretriz de rodovia ou ferrovia federal será sempre de competência da União.

Seção IV Do Subsistema Aeroviário Federal

Art. 34. O Subsistema Aeroviário Federal é constituído de:

I - os aeródromos públicos que atendam ao tráfego aéreo civil, regular e alternativo, doméstico e internacional, no País ou que sejam estratégicos para a integração e a segurança nacional;

II - o conjunto de aerovias, áreas terminais de tráfego aéreo e demais divisões do espaço aéreo brasileiro necessárias à operação regular e segura do tráfego aéreo;

III - o conjunto de facilidades, instalações e estruturas terrestres de proteção ao voo e auxílio à navegação aérea.

Art. 35. O Anexo VII apresenta a relação descritiva dos aeroportos existentes e planejados integrantes do Subsistema Aeroviário Federal.

Art. 36. Serão classificados como de interesse federal os aeródromos públicos que se enquadrem em uma das seguintes situações:

I - os que atendem ou que venham a atender, de acordo com as projeções de demanda por transporte aéreo, elaboradas pela autoridade aeronáutica, ao tráfego aéreo civil, regular ou não regular, doméstico ou internacional, situados nas capitais dos Estados da Federação e do Distrito Federal;

II - aqueles que se situem nas áreas terminais de tráfego aéreo ou nas regiões metropolitanas ou outros grandes aglomerados urbanos que exijam para sua gestão e planejamento a ação coordenada de todos os níveis da administração pública federal, estadual e municipal;

III - os que atendem ou que venham a atender, de acordo com as projeções de demanda por transporte aéreo elaboradas pela autoridade aeronáutica, ao tráfego aéreo civil, regular, doméstico ou internacional no País;

IV - os que, em virtude da sua posição geográfica, venham a ser considerados alternativos aos aeroportos definidos nos incisos I, II e III, em conformidade com as exigências técnicas, operacionais e de segurança do tráfego aéreo;

V - aqueles que sejam de interesse para a integração nacional, em razão de servirem a localidade isolada do território nacional, não atendida regularmente por outro modo de transporte;

VI - aqueles que sejam sede de facilidades, instalações e estruturas terrestres de proteção ao voo e auxílio à navegação aérea necessários à operação regular e segura do tráfego aéreo;

VII - os que, em virtude da sua posição geográfica, venham a ser considerados de importância para a segurança nacional, tais como os localizados nas faixas de fronteira, em regiões insulares do mar brasileiro e que forem sede ou apoio de instalações ou organizações voltadas à defesa do território;

VIII - os que, em virtude de sua posição geográfica, venham a ser considerados de importância para o desenvolvimento socioeconômico do País, tais como os localizados

24

em áreas próximas a grandes empreendimentos de exploração mineral de interesse nacional.

Art. 37. Fica a União autorizada a transferir para Estados, Distrito Federal e Municípios, mediante convênio, a implantação, administração, operação, manutenção e exploração de aeródromos públicos, de acordo com esta Lei, com a Lei nº 8.399, de 7 de janeiro de 1992, e com a legislação aeronáutica em vigor.

CAPÍTULO IV DOS SISTEMAS DE VIAÇÃO DOS ESTADOS, DO DISTRITO FEDERAL E DOS MUNICÍPIOS

Art. 38. Os Sistemas de Viação dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios abrangem os diferentes meios de transporte e constituem parcelas do Sistema Nacional de Viação, com os objetivos principais de:

I - promover a integração do Estado e do Distrito Federal com o Sistema Federal de Viação e com as unidades federadas limítrofes;

II - promover a integração do Município com os Sistemas Federal e Estadual de Viação e com os Municípios limítrofes;

III - conectar, respectivamente:

a) a capital do Estado às sedes dos Municípios que o compõem;

b) a sede do Distrito Federal às suas regiões administrativas; e

c) a sede do Município a seus distritos;

IV - possibilitar a circulação econômica de bens e prover meios e facilidades de transporte coletivo de passageiros, mediante oferta de infraestrutura viária adequada e operação racional e segura do transporte intermunicipal e urbano.

Art. 39. Os Estados, o Distrito Federal e os Municípios definirão, em legislação própria, os elementos físicos da infraestrutura viária que comporão os respectivos sistemas de viação, em articulação com o Sistema Federal de Viação.

Art. 40. Os Estados, o Distrito Federal e os Municípios deverão adequar suas estruturas administrativas para assumirem segmentos da infraestrutura viária federal e a execução de obras e serviços que lhes forem outorgados pela União.

25

CAPÍTULO V
DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS E FINAIS

Art. 41. (VETADO).

Art. 42. O art. 2º da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, passa a vigorar acrescido do seguinte inciso XIV:

“Art. 2º

.....

XIV - navegação de travessia: aquela realizada:

- a) transversalmente aos cursos dos rios e canais;
- b) entre 2 (dois) pontos das margens em lagos, lagoas, baías, angras e enseadas;
- c) entre ilhas e margens de rios, de lagos, de lagoas, de baías, de angras e de enseadas, numa extensão inferior a 11 (onze) milhas náuticas;
- d) entre 2 (dois) pontos de uma mesma rodovia ou ferrovia interceptada por corpo de água.” (NR)

Art. 43. Ficam aprovadas as relações constantes dos Anexos desta Lei, que descrevem os componentes físicos da infraestrutura existente ou planejada dos transportes rodoviário, ferroviário, aquaviário e aeroviário, com as respectivas regras de nomenclatura, que passam a compor o Sistema Federal de Viação, sob jurisdição da União.

Art. 44. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 45. (VETADO).

Brasília, 6 de janeiro de 2011; 190º da Independência e 123º da República.

DILMA ROUSSEFF

Nelson Jobim

Guido Mantega

Alfredo Pereira do Nascimento

Edison Lobão

Luís Inácio Lucena Adams

José Leônidas de Menezes Cristino

26

Este texto não substitui o publicado no DOU de 7.1.2011

ANEXO I

(VETADO)

ANEXO II

(VETADO)

ANEXO III

(VETADO)

ANEXO IV

(VETADO)

ANEXO V

(VETADO)

ANEXO VI

(VETADO)

ANEXO VII

(VETADO)

(À Comissão de Serviços de Infraestrutura, em decisão terminativa.)

Publicado no **DSF**, em 25/04/2012.

2ª PARTE - DELIBERATIVA

19

REQUERIMENTO Nº , DE 2012 – CI

Nos termos do art. 58, § 2º, V, da Constituição Federal, requeiro seja convidada a Senhora Presidente da PETROBRAS, **Maria das Graças Foster**, para comparecer a esta Comissão com vistas a apresentar exposição informativa sobre o Plano de Negócios 2012-2016 da empresa.

JUSTIFICAÇÃO

No dia 25 de junho do corrente ano, a senhora presidente da Petrobras Maria das Graças Foster apresentou o plano de investimentos de US\$ 236,5 bilhões da empresa. Além de expor quanto vai ser investido em cada área da produção petroleira, Graça Foster apontou que a estatal vinha divulgando metas que eram descumpridas com frequência. Indicou ainda que a empresa convivia com falta de planejamento, controles insuficientes e ineficiência operacional.

Segundo a presidente, as antigas projeções contavam com a sorte para serem atingidas. Havia falta de planejamento, uma vez que a companhia adquiria antecipadamente equipamentos de projetos que ainda não estavam aprovados em sua totalidade.

Em razão do exposto nos parágrafos anteriores, da enorme importância da PETROBRAS para o Brasil e ainda sua capacidade de

influir em decisões governamentais, cujo exemplo mais significativo foi a recente iniciativa do Governo Federal no sentido de estabelecer um marco regulatório da exploração petrolífera no País, amplamente benéfico aos interesses da empresa, se torna importantíssimo conhecer as medidas de planejamento que serão adotadas na estatal, no sentido da preservação da competitividade real da empresa e ainda sua capacidade de proporcionar dividendos, materiais ou não, ao Brasil.

Sala das Sessões,

Senador **Ricardo Ferraço**

2ª PARTE - DELIBERATIVA

20



SENADO FEDERAL
Gabinete da Senadora **LÚCIA VÂNIA**

REQUERIMENTO Nº , DE 2012 - CI

Requeiro, nos termos regimentais, a inclusão do nome do Sr. Reginaldo Almeida Medeiros, presidente da Associação Brasileira dos Comercializadores de Energia – ABRACEEL), na audiência pública aprovada pelo Requerimento nº 13, de 2012 para debater sobre os encaminhamentos que estão em curso para as renovações das concessões do setor elétrico brasileiro..

Sala da Comissão,

Senadora LÚCIA VÂNIA